

GRAND MANAN FERRY SERVICE

TASK FORCE REVIEW

FINAL REPORT

FEBRUARY 2000

TABLE OF CONTENTS

Executive Summary

I. Introduction

- A. Terms of Reference

II. Overview of the Grand Manan Ferry Service

- A. 1999-2000 Schedule
- B. Fares
- C. Traffic Statistics

III. Results of Consultations

- A. Sub-Committee Grand Manan Transportation Commission
- B. Industry Consultations

IV. Economic Considerations

V. Refit of the Grand Manan V

VI. Expansion of the Ferry Schedule

VII. Longer Term Requirements

EXECUTIVE SUMMARY

In November 1999, the New Brunswick Minister of Transportation, Hon. Margaret-Ann Blaney, announced the appointment of a Task Force to carry out a review of ferry service to/from Grand Manan Island. The Task Force was made up of representatives from the Department of Economic Development, Tourism and Culture; Fisheries and Aquaculture; and Transportation. The objective of the Task Force was to seek solutions to issues concerning the current level of ferry service to/from Grand Manan and to present options for consideration by government which would address the issues and facilitate future economic growth of the Island.

In carrying out its mandate, the Task Force reviewed information from a variety of sources and consulted with members of a sub-committee of the Grand Manan Transportation Commission and other key representatives of the aquaculture industry dependent on the ferry system.

Traffic statistics for the Grand Manan ferry service indicate strong growth in traffic over the past 10 years. Passenger traffic has increased an average of 4.7% per year while commercial traffic increased an average of 7.0% per year. The most significant growth area has been in tractor-trailer movements to/from the Island. Between 1994 and 1999, tractor-trailer traffic grew by 272% with an average annual growth rate of 31%. It was further observed that with this increase in commercial traffic there has been a decline in tourist related traffic travelling on the ferry system.

From an economic perspective, the Task Force concluded that one of the key growth sectors driving the increase in tractor-trailer movements is in the aquaculture industry. Since 1997 there has been a 33% increase in licensed aquaculture sites on Grand Manan with 1999 harvest levels 2.5 times those reported in 1997. Projections from the Department of Fisheries and Aquaculture indicate that further growth of this industry can be expected which will place further constraint on the ferry system over the next several years.

Forecast of the economic benefits, which would accrue to the Province from the aquaculture industry on Grand Manan, are estimated to increase from \$4.6 million in 1999 to \$8.0 million in 2002. This increase is in the form of incremental selected provincial taxes conditional on ferry service capable of handling the increased traffic.

A major concern expressed by the aquaculture industry was the need to have an adequate replacement vessel during the period that the Grand Manan V is in refit. The Grand Manan V is scheduled to go to refit in May 2000 which coincides with the delivery of smolt to Grand Manan. Given this, the Task Force considered a number of options available to government with respect to the refit period. These options can be summarized as follows:

1. Maintain Status Quo – Utilize the MV Grand Manan as the sole replacement vessel
2. Defer the refit until the spring of 2001
3. Charter the MV Nada to provide additional capacity to the MV Grand Manan
4. Refit the MV Fundy Paradise to serve as the replacement vessel

Overall, all of the above options, with the exception of number 1, would foster economic growth of the aquaculture industry by providing sufficient capacity for the transport of smolt to Grand Manan. Notwithstanding this, however, the cost to government of implementing each option varies as well as the overall implications on the provision of service. For example, from a level of service perspective, chartering the MV Nada and operating the vessel three trips/day in conjunction with the MV Grand Manan operating four trips/day is expected to provide sufficient capacity for vehicle transport. However, the expenditure associated with chartering the vessel does not address the long-term issue of vessel replacement during future refits. The only option which would address the longer-term issue would be option #4, that of refitting the MV Fundy Paradise.

Another issue considered by the Task Force was the need for an extension of the fourth trip of the Grand Manan V beyond mid-October, as provided in the 1999-2000 ferry schedule. Upon review of this matter, the Task Force concluded that there were not sufficient incremental economic benefits, at this time, to extend the fourth crossing of the Grand Manan V year round. Notwithstanding this, however, it was felt that that further consideration should be given to extending the crossing to the end of November 2000. Given the relative uncertainty regarding future traffic levels, continued monitoring of traffic will be necessary to ensure that the ferry schedule is adequate in meeting the overall demand and fostering future economic development.

Finally, with regard to the long term provision of service, the Task Force is of the opinion that a capacity expansion during the peak summer months will be required within the next several years in order to allow for future growth of the Island economy.

In light of this, and given the immediate need for an adequate replacement vessel for the MV Grand Manan, it is the opinion of the Task Force that the MV Fundy Paradise should be refit and in service by no later than the spring of 2002. In addition, given the fact that the Blacks Harbour ferry wharf will be in need of replacement by the year 2002-2003, a commitment toward its completion should be made in the near future. This will allow the necessary planning and design to ensure the completion of the facility in time for the next scheduled refit of the Grand Manan V in May 2002.

With regard to costs associated with this expansion of service, the construction of the Blacks Harbour wharf is estimated to cost between \$6 and \$7 million. In addition, the refit of the MV Fundy Paradise is estimated to cost \$1.7 million. Future operating costs associated with the MV Fundy Paradise are approximately 43% higher than the MV Grand Manan. However, given the significant increase in capacity associated with the vessel, future policy decisions regarding a reduced frequency of service could be implemented to help offset the increased cost of service.

Finally, the resale value of the MV Grand Manan, while dependent on market conditions, is estimated to be \$500,000 which would also serve to offset the above-noted expenditures.

I. INTRODUCTION

A. Terms of Reference

In November 1999, the New Brunswick Minister of Transportation, Hon. Margaret-Ann Blaney, announced the appointment of a Task Force to carry out a review of ferry service to/from Grand Manan Island. The Task Force was made up of representatives from the Departments of Economic Development, Tourism and Culture; Fisheries and Aquaculture; and Transportation. The terms of reference for the Task Force was defined as follows:

Objective

To seek solutions to issues concerning the current level of ferry service to/from Grand Manan and to present options for consideration by government, which will address the issues and facilitate future economic growth of the Island.

Scope

The scope of this review will include the following:

- A review of historic and future traffic projections;
- A review of the findings of the FGA Report entitled "Study of Grand Manan Ferry Service Update";
- Consultation with a sub-committee of the Grand Manan Transportation Commission on key issues associated with the service;
- Consultation with key commercial users of the ferry service to assess current and future economic activity and to obtain input on the overall transportation requirements to facilitate current and future economic growth;
- An assessment of the appropriateness of the current level of service in meeting the overall transportation requirements and fostering current and future economic growth;
- An identification of key issues of concern;
- A review of the costs and benefits of addressing the key issues;
- A presentation of options for consideration by government.

Data Sources

- Grand Manan Transportation Commission
- Key commercial users of the ferry service
- N.B. Departments of Transportation; Economic Development, Tourism and Culture; and Fisheries and Aquaculture
- FGA Study entitled "Study of Grand Manan Ferry Service Update"
- Coastal Transport Ltd.

Focus of Review

In a brief submitted by the Grand Manan Transportation Commission to the New Brunswick Minister of Transportation in September 1999, the Commission expressed concern over the need to expand the Grand Manan ferry service to address increased traffic and ensure future economic growth of the Island's economy.

The brief highlights a number of issues (Grand Manan V refit, schedule expansion, long term growth) and proposes that government take the following actions:

1. Continue to expand the schedule of four round trips daily of the Grand Manan V;
2. Adapt the Vacationland ferry (now named Fundy Paradise) to provide a more suitable back-up vessel to replace the MV Grand Manan;
3. Begin immediate plans to construct a suitable terminal at Blacks Harbour which will accommodate the Vacationland (Fundy Paradise) ferry.

The Task Force review will focus on determining what options are available to government to ensure the provision of an adequate level of service from both an economic development and transportation perspective. The review will consider adjusting the timing of the ferry crossings as well as expanding the schedule to meet projected traffic demand. Issues associated with the Grand Manan V refit will also be considered.

With regard to the refit of the Fundy Paradise and construction of a new ferry terminal at Blacks Harbour, the Task Force will advise of the implications associated with each of these actions.

II. OVERVIEW OF THE GRAND MANAN FERRY SERVICE

A. 1999-2000 Ferry Schedule

Ferry service to/from Grand Manan is currently provided through the use of two vessels, the Grand Manan V and the MV Grand Manan. The Grand Manan V provides service year round whereas the MV Grand Manan is utilized only during the peak summer months in order to provide additional capacity for the Grand Manan V. The MV Grand Manan traditionally serves as a back up ferry during times when the Grand Manan V is in refit.

The schedule for 1999-2000 provided three trips each way daily from April 1 through June 1, 1999. The schedule was then expanded to allow four trips/day Monday to Friday for the period June 2 through June 30, 1999 and three trips on Saturday and Sunday. The Grand Manan V and the MV Grand Manan together provided service from July 1 through September 6, 1999, operating seven trips each way Monday through Saturday and then six trips each way on Sunday. During the period of September 7 through October 15, 1999, the Grand Manan V operated four trips per day on Monday through Friday and then three trips per day on Saturday and Sunday. For the remainder of the year, October 16 through March 31, 2000, the Grand Manan V operates three trips each way daily.

It should be noted that the 1999-2000 schedule represents an expansion of service over that provided in previous years. In 1999-2000, a total of 109 additional scheduled crossings of the Grand Manan V were provided during the months of June, July, August and October over that provided during the 1998-1999 fiscal year. Highlights of the schedule expansion are as follows:

- one extra crossing Grand Manan V, Monday to Friday during the month of June 1999
- one extra crossing Grand Manan V daily during the period July 1 to September 6, 1999
- one extra crossing Grand Manan V, Monday to Friday during the period October 1 to 15, 1999

These additional crossings were implemented in order to provide increased capacity during the peak summer and fall traffic period. Details of the 1999-2000 ferry schedule are attached in *Appendix A*.

B. Fares

Fares are charged for travel on the Grand Manan ferry service. In 1998 ticket box revenue accounted for approximately 34% of the total operating costs for the service, excluding vessel refits.

Seasonal property owners as well as residents of Grand Manan, with the exception of commercial operators, pay half fare for travel on the ferry service. During the period of 1991 through 1999, fares were increased annually the percentage change in the Consumer Price Index for New Brunswick.

C. Traffic Statistics

Upon reviewing the historical traffic statistics and the FGA report, the Task Force has made the following observations with respect to travel trends:

1. Traffic on the Grand Manan ferry service has experienced strong growth over the past 10 years. Passenger traffic has increased an average of 4.7% per year while commercial traffic increased an average of 7.0% per year. Passenger traffic has grown relatively steadily over the 10-year period with the exception of a drop in 1996. Commercial traffic grew very slowly up until 1995, dropped in 1996, and then increased approximately 20% per year thereafter. *See Graph #1, Appendix B.*
2. The most significant growth area has been in tractor-trailer movements to/from the Island. While the average annual growth rate in tractor-trailers was approximately 17.0% over the 10-year period, there has been a significant concentration in growth over the past 5 years. Between 1994 and 1999, tractor-trailer traffic grew by 272%, with an average annual growth rate of 31%. In 1999, tractor trailers increased 59% over 1998 figures. *See Graph #2, Appendix B.*
3. While traditionally, vessel utilization tended to be highly seasonal with peak travel during the summer and early fall, statistics indicate that overall capacity utilization is increasing during the October-December period. *See Graph #3, Appendix B.*
4. Tractor-trailer travel is seasonal with peak travel during the summer to fall period. *See Graph #4, Appendix B.*

5. There have been a growing number of tractor-trailers left behind after each trip. In 1998 90 tractor-trailers were left behind by the Grand Manan V whereas in 1999 this number has grown to 244. The majority of these vehicles 55% were being left behind during the September through November period. It was further noted that the higher percentage of vehicles were left behind on the Blacks Harbour side of the crossing. *See Graph #5a and 5b, Appendix B.*

6. The majority of automobile traffic is being left behind during the peak tourist months of July, August and September. *See Graph #6, Appendix B.*

7. Tourist travel appears to have peaked during the summer of 1995 and has declined since that time. In spite of this, the overall traffic base has increased reflecting recent growth in the local economy. *See Graph #7, Appendix B.*

8. During the period of September to mid-October 1999, the first three trips of the Grand Manan V were operating at approximately 80% capacity while the scheduled fourth trip of the Grand Manan V was operating at approximately 40% capacity. There were a total of 2 extra trips of the Grand Manan V made during the period of October 16 to December 31, 1999, in accordance with the Department of Transportation's extra trips policy.*

Overall, it is clear from traffic statistics that the strongest growth area is in trucking, particularly tractor-trailer trucking. While we are aware that some of this traffic growth experienced during the current year can be attributed to one-time construction activity on Grand Manan (North Head wharf construction, school expansion, road construction etc.), it is evident that a significant proportion is directly related to increased economic activity on the Island. It was further observed that with this increase in commercial traffic there has been a decline in tourist related traffic travelling on the ferry system. It is believed that this decline can be attributed to longer delays associated with travelling on the ferry during the peak travel period.

III. RESULTS OF CONSULTATIONS

A. Sub-Committee Grand Manan Transportation Commission

The Task Force met with a sub committee of the Grand Manan Transportation Commission on November 17, 1999. The sub-committee was comprised of a total of 8 individuals representing various interests on the Island, including aquaculture, fisheries, tourism and youth.

Grand Manan V Refit

One of the key issues discussed at the meeting was the need to provide adequate replacement capacity during the refit of the Grand Manan V. The sub-committee felt strongly that the MV Grand Manan could not offer a sufficient level of service during the refit and that other options had to be pursued. The sub-committee further advised that, in order to plan for future economic activity, industry had to be aware, as soon as possible, of the 2000-2001 ferry schedule.

* Under the extra trip policy, an additional ferry crossing will be made if there are 15 auto equivalent vehicles left behind after the last trip of the day.

It should be noted that one issue which was raised during the meeting, was the fact that Grand Manan was being considered as a location to hold an "Extreme Adventure Race" in May 2000, exemplifying the need for adequate replacement capacity during the upcoming refit. However, since that time, the Task Force has become aware that event organizers chose an alternate location for the race due to a variety of reasons, none of which were associated with the ferry service.

Economic Growth Potential

Representations were made from sub-committee members on the economic and social benefits of the provision of a fourth trip to/from Grand Manan year round. The sub-committee spoke of an increase in jobs that could be created on the Island as well as increased economic activity that could be generated if the schedule were expanded. The Committee referred to the work of the FGA Consulting firm on the economic benefits of expanding the ferry schedule.

Information presented by the sub-committee seemed to identify the time frame of mid April to the end of October as key travel periods. The transport of smolt to Grand Manan begins in mid-April and runs until the end of May. In addition, moist salmon feed is transported off the Island from mid-May to the end of October, and canning production on Grand Manan also takes place during this period.

With regard to the transport of moist salmon feed, the Task Force was advised by one representative that feed is being produced on Grand Manan and shipped to external markets in Nova Scotia. It was reported that 1999 was an extremely good production year for moist feed with levels 300% higher than the year previous. Further development of external markets is anticipated for the year 2000.

In regard to additional employment, the Task Force was advised that 30-40 individuals were employed in the canning industry on Grand Manan as a result of the provision of the fourth trip of the Grand Manan V during the summer and fall of 1999. The Task Force was also advised that further employment could be generated should the fourth trip be expanded year round.

A representative from the salmon and lobster industries discussed the benefit of the fourth trip to the transport of fresh lobster and discussed the future impact of new salmon sites on the overall level of traffic on the ferry system. Concern was expressed regarding the need for a longer service day in order to support the timely shipment of lobster from the Island. The Task Force was also made aware of lost revenue related to delays associated with "missing the ferry" or having to return the shipment to the water.

In regard to tourism, the Task Force was advised that July, August and September are peak travel months with cottages booked at capacity. There was a belief that tourism is being stifled during the peak travel period and shoulder seasons of May, June and October due to concern over increased ferry line-ups.

Opening Up the Schedule

It should be noted that during the consultation session, the Task Force questioned the sub-committee on the impact of opening up the schedule to accommodate a later crossing of the Grand Manan V during the off season. This issue was raised due to concerns expressed by industry on the need for a longer day to transport product to/from the Island. The Task Force was advised that this had been discussed in the past but was not considered an effective solution to current traffic concerns. An opinion was expressed that the fourth trip schedule might be important for the movement of goods allowing commercial movements to utilize the first and third and second and fourth crossings to travel on and off the Island. In addition, the sub-committee felt strongly that implementing changes to the existing schedule without increasing capacity would not do anything to service industry.

Overall, the information provided at the meeting was useful in terms of identifying key travel periods and the potential economic impact of expanded ferry service. The sub-committee referred to the FGA Report for information regarding the economic implications of expanded ferry service. No further documented information to quantify the incremental benefits of improved ferry service was made available. It was evident that the refit period is of significant concern to industry on Grand Manan and that the need for adequate replacement capacity is considered extremely vital. As well, the sub-committee felt a fourth trip (year-round) was needed to grow the Grand Manan economy.

B. Industry Consultation

Given the importance of the aquaculture industry to the Island and Province as a whole and in follow up to information provided by the sub-committee on Grand Manan, interviews were held with a number of farmed fish producers to determine what impact the existing ferry schedule had on their operations. In order to ensure a fair representation of the aquaculture industry, four companies were interviewed, three of which were mainland investor entities.

Key information obtained as a result of these consultations is summarized as follows:

- major concern was expressed over the refit of the Grand Manan V during the spring of 2000, due to the potential negative impact on smolt transport to the Island;
- producers indicated that well boats have some efficiencies for transporting smolt to Grand Manan, however, resulted in an increased mortality rate. Concerns were also expressed regarding potential disease transfer;
- the peak harvest season runs from September to mid-December, continues at a reduced rate from January to April and commences in earnest again in May until the following December;
- quantity of salmon to be harvested in the fall dictates both the use of the ferry service and the use of a harvesting boat to transport fish to the mainland processing plant;
- dry feed can be stockpiled ahead, eliminating emergency need for quick delivery;
- investment decisions now being made for increased economic activity are being factored to a large extent by the ferry service.

Based on the information obtained above, it became increasingly evident that the level of ferry capacity during the refit of the Grand Manan V is an issue of major concern to industry.

In addition, consultation with industry indicated that an expansion of the ferry schedule beyond the normal herring season (end of October) would not provide increased employment in the canning industry on Grand Manan.

It should be noted that during the review, the Task Force became aware of a regulatory issue concerning the shipment of smolt to Grand Manan which prohibits the transport of more than 1 truck carrying liquid oxygen in an enclosed passenger ferry. It was further noted that a large percentage of smolt shippers were using liquid oxygen for transporting smolt to the Island. Upon further investigation of this issue, the Task Force has been informed that the regulation will not apply to trucks carrying compressed oxygen and consultation with industry has indicated that conversion to compressed oxygen should not be a major issue.

IV. ECONOMIC CONSIDERATIONS

Key Growth Sector

FGA Consultants Ltd.'s most recent study of the Grand Manan Ferry Service focused on identifying key changes influencing the volume of ferry traffic since 1999 and projected growth in future traffic. For purposes of reviewing economic growth, the report focused on 4 broad sectors:

- Fisheries
- Aquaculture
- Commercial/retail sector
- Tourism

Overall, the report concluded that the most significant area of economic growth on Grand Manan over the past several years has been in the aquaculture industry. Since 1997, there has been a 33% increase in licensed aquaculture sites on Grand Manan with 1999 harvest estimates 2.5 times 1997 levels. This growth in the aquaculture industry resulted in a high increase in the number of tractor-trailers utilizing the ferry system over recent years with shipments of outbound harvest and inbound shipments of feed and other supplies necessary to support the industry.

With regard to future development, it is important to note that Grand Manan is considered by the Department of Fisheries and Aquaculture to be one of the best locations left for any further significant aquaculture development. This is due to the favourable water conditions as well as a lack of suitable space elsewhere closer to the mainland. Estimates from the Department of Fisheries and Aquaculture indicate a potential increase in the volume of production from existing farms within the next three years. In addition to this, production increases are anticipated from other existing producers with potential recognized for an additional 3 to 5 production sites within five years.

Upon review of all information obtained, the Task Force concluded that while there are a number of sectors dependent on the level of ferry service, the sector which has the highest influence on future economic growth is in the aquaculture industry. The effective and efficient transport of smolt to Grand Manan is a critical component in the future development of this industry. This would result in more inputs, more labour, more sales revenue and more tax revenue to the Province.

The Task Force noted that the majority of smolts are transported to Grand Manan during the period of mid-April to the end of May and it is essential that adequate capacity be available during this time.

Information obtained from industry indicated that transporting smolts by well boat was not the preferred method of travel due to increased mortality rates and concern over potential spread of disease. In addition, the Task Force was advised that the availability of well boats is limited for the year 2000 and, therefore, the majority of smolts could be expected to be delivered by the ferry system.

Table #1 provides a forecast of the economic benefits, which could be expected to accrue to the Province in the form of incremental selected provincial taxes conditional on ferry service capable of handling the increased traffic.

This analysis would suggest that if the ferry service supports the forecast increased economic activity, selected annual provincial taxes should increase from \$4.6 million in 1999 to \$8.0 million by 2003.

V. REFIT OF THE GRAND MANAN V

As stated throughout this report, one of the most significant issues of concern to both the sub-committee of the Grand Manan Transportation Commission and other representatives from the aquaculture industry is the need for adequate replacement capacity during the refit of the Grand Manan V.

There is a limited period in which vessel refits can be undertaken. Climatic conditions preclude a winter refit. Generally they are conducted in the spring (end of April to end of May); however, this work could also be carried out in the early fall. Given current traffic statistics, May is the preferred period due to the lower level of traffic utilizing the ferry system during this time. It should be noted, however, that while the overall traffic level is preferable in the spring, conducting refits during the month of May can interfere with the transport of smolt to Grand Manan if adequate replacement capacity is not available.

**TABLE # 1 Forecast Growth and Impact of Aquaculture on Grand Manan
Dependent on Improved Ferry Service**

Industry Impacts		1998	1999	2000	2001	2002	2003
Base Assumptions							
Smolt Shipments to Grand Manan	number	2,000,000	2,000,000	2,500,000	3,000,000	3,500,000	3,100,000
Mortality Rate	%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Salmon Harvested	number		1,840,000	1,840,000	2,300,000	2,760,000	3,220,000
Average Weight of Harvested Salmon	lbs.		9	9	9	9	9
Total Weight of Harvested Salmon	tons		8,280	8,280	10,350	12,420	14,490
Weight to Feed Ratio	ratio		1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Feed Required	tons		9,936	9,936	12,420	14,904	17,388

Smolt Impacts

Smolt per Employee Ratio	ratio	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
Smolt Employment	number	20	20	25	30	35	35
Average Salary in Smolt Industry	\$	\$ 17,824	\$ 17,824	\$ 17,824	\$ 17,824	\$ 17,824	\$ 17,824
Total Smolt Wages and Salaries		\$ 356,480	\$ 356,480	\$ 445,600	\$ 534,720	\$ 623,840	\$ 623,840
Wage Related NB Income/HST Taxes		\$ 35,648	\$ 35,648	\$ 44,560	\$ 53,472	\$ 62,384	\$ 62,384

Salmon Farm Impacts

Salmon Sites			18	18	20	21	22
Employment per Site			8	8	9	10	11
Salmon Farm Employment			144	144	180	216	252
Salmon Produced per Employee			12,778	12,778	12,778	12,778	12,778
Average Salary in Salmon Farm Industry			\$ 20,736	\$ 20,736	\$ 20,736	\$ 20,736	\$ 20,736
Total Salmon Farm W&S			\$ 2,985,984	\$ 2,985,984	\$ 3,732,480	\$ 4,478,976	\$ 5,225,472
Provincial Income and Sales Tax			\$ 298,598	\$ 298,598	\$ 373,248	\$ 447,898	\$ 522,547
Value of Salmon (farm gate)/lb.			\$ 2.50	\$ 2.50	\$ 2.50	\$ 2.50	\$ 2.50
Total Value of Salmon (farm gate)			\$ 41,400,000	\$ 41,400,000	\$ 51,750,000	\$ 62,100,000	\$ 72,450,000
Direct Wages as % of Salmon Gross Sales			20%	20%	20%	20%	20%
Total Salmon Farm Wages and Salaries			\$ 8,280,000	\$ 8,280,000	\$ 10,350,000	\$ 12,420,000	\$ 14,490,000
Wage Related NB Income/HST Taxes			\$ 828,000	\$ 828,000	\$ 1,035,000	\$ 1,242,000	\$ 1,449,000

Other Support Industry Impacts (processing, feed plant and services)

Base Employment (derived from FGA report)			61				
Ratio Other Employment to Salmon Farm Employment			0.42	0.42	0.42	0.42	0.42
Other Employment			61	61	76	92	107
Average Salary			\$ 8,736	\$ 8,736	\$ 8,736	\$ 8,736	\$ 8,736
Total Other Industry Wages and Salaries			\$ 532,896	\$ 532,896	\$ 666,120	\$ 799,344	\$ 932,568
Wage Related NB Income/HST Taxes			\$ 53,290	\$ 53,290	\$ 66,612	\$ 79,934	\$ 93,257

HST on Processed Salmon

Wastage Allowance for Processing			15%	15%	15%	15%	15%
Pounds of Processed Salmon			14,076,000	14,076,000	17,595,000	21,114,000	24,133,000
Minimum Value of Processed Salmon / lb			\$ 3.25	\$ 3.25	\$ 3.25	\$ 3.25	\$ 3.25
Minimum Value of Processed Salmon			\$ 45,747,000	\$ 45,747,000	\$ 57,183,750	\$ 68,620,500	\$ 80,157,250
Provincial HST Percent			8%	8%	8%	8%	8%
Provincial HST Dollars			\$ 3,659,760	\$ 3,659,760	\$ 4,574,700	\$ 5,489,640	\$ 6,404,580

Total Provincial Taxes Impact

Smolt Income Related Taxes			\$ 35,648	\$ 44,560	\$ 53,472	\$ 62,384	\$ 62,384
Salmon Farm Income Related Taxes			\$ 828,000	\$ 828,000	\$ 1,035,000	\$ 1,242,000	\$ 1,449,000
Other Industry Income Related Taxes			\$ 53,290	\$ 53,290	\$ 66,612	\$ 79,934	\$ 93,257
Provincial Share of HST			\$ 3,659,760	\$ 3,659,760	\$ 4,574,700	\$ 5,489,640	\$ 6,404,580
Total Identified Taxes			\$ 4,576,698	\$ 4,585,610	\$ 5,729,784	\$ 6,873,958	\$ 8,009,221

Yearly Change in Provincial Taxes

Smolt Income Related Taxes			\$ 8,912	\$ 8,912	\$ 8,912	\$ -	\$ -
Salmon Farm Income Related Taxes			\$ -	\$ 207,000	\$ 207,000	\$ 207,000	\$ 207,000
Other Industry Income Related Taxes			\$ -	\$ 13,322	\$ 13,322	\$ 13,322	\$ 13,322
Provincial Share of HST			\$ -	\$ 914,940	\$ 914,940	\$ 914,940	\$ 914,940
Total Identified Taxes			\$ 8,912	\$ 1,144,174	\$ 1,144,174	\$ 1,144,174	\$ 1,135,262

Taxes Subject to Mortality			\$ 4,541,050	\$ 4,541,050	\$ 5,676,312	\$ 6,811,574	\$ 7,946,837
Taxes associated with +4% mortality			181,642	181,642	227,062	272,483	-17,873

Smolt shipments in table 1 are based on actual shipments for 1999 and DFA forecasts for 2000 and beyond. Increases allow for added production on existing sites and nominal growth with new sites. Mortality rates are based on industry norms and do not allow for additional losses of 3 to 4% resulting from boat transfer as advised by a major shipper.

The forecast increases in production would affect output in several related industries for which estimates could be made. They are the raising of the smolt, the salmon farms, and the feed production, processing, transportation sectors. In each case the volume of production was translated into employment and income estimates using conservative factors. Finally, these values were reflected in estimates of increased tax revenue to New Brunswick. Only those taxes which could be simply and directly estimated were included thus resulting in a safe, minimum estimate.

The refit of the Grand Manan V is scheduled to be conducted during the spring of 2000. However, with appropriate regulatory approval, this work could be deferred until the spring of 2001. The time frame for the refit to be completed is approximately 30 days. Given this and information associated with potential replacement vessels, the Task Force considered the following options with respect to the upcoming refit.

1. Maintain Status Quo – Utilize the MV Grand Manan as the sole replacement vessel for the Grand Manan V operating five trips/day.
2. Postpone the refit of the Grand Manan V until May 2001.
3. Charter the MV Nada to provide additional capacity for the MV Grand Manan.
4. Refit the MV Fundy Paradise and utilize as the replacement vessel for the MV Grand Manan V.

Option #1 - Maintain Status Quo – Utilize the MV Grand Manan as the sole replacement vessel for the Grand Manan V.

In assessing the implications of utilizing the MV Grand Manan as the sole replacement vessel during the refit of the Grand Manan V, the Task Force reviewed traffic statistics during the May 1998 and 1999 period to determine whether adequate capacity could be provided. Clearly the most significant limitation in terms of this option is the MV Grand Manan's limited capacity to handle commercial traffic. Due to the vessel configuration, it is limited to carrying 2 tractor-trailers or 1 tractor-trailer and 2 straight trucks.

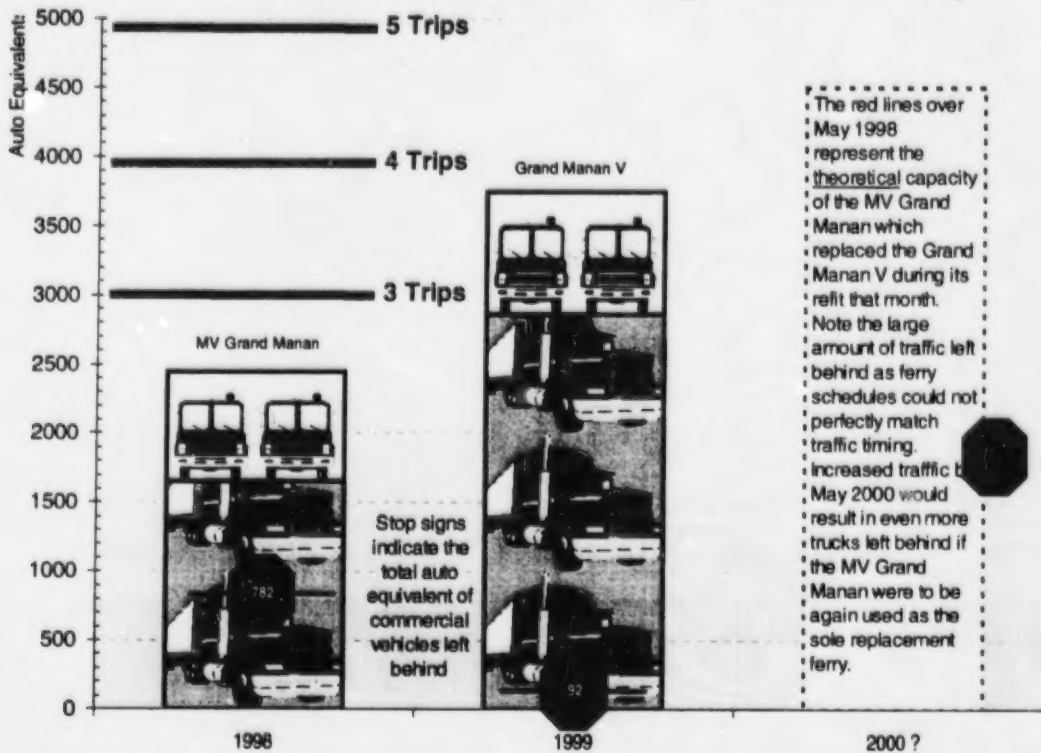
Graph # 8 illustrates the amount of commercial traffic (expressed in auto equivalents) carried in May 1998 and 1999 along with the theoretical capacity of the MV Grand Manan operating between 3 to 5 trips/day. While theoretically it would appear that operating the ferry five trips/day, 7 days/week during the month of May would provide sufficient capacity, the Task Force does not believe that this would offer an adequate level of service. This is due to the fact that Graph #8 is based on an even distribution of traffic operating over a 24-hour period, 7 days/week. In actual fact, traffic is much more concentrated over a shorter operating day, 5 days/week. This actual distribution in traffic accounts for the high percentage of commercial vehicles (40%), which were left behind in 1998. This figure would be expected to increase in May 2000, due to the growth in commercial traffic, resulting in increased delays for commercial operators.

As a result of the above, the Task Force has concluded that utilizing the MV Grand Manan as the sole replacement vessel during the refit of the Grand Manan V would in all likelihood result in a significant disruption in ferry service to/from Grand Manan. While alternate technology such as well boats could be explored, information from industry, as noted earlier in this report, indicates that wellboat capacity may not be sufficient and is not a preferred method of transport as it results in increased mortality levels and increased fear of the potential for disease spread.

The Task Force further concluded that from an economic perspective any loss in the quantity of smolts delivered could have a resultant negative impact on provincial taxes associated with salmon production and processing as noted in Table #1.

GRAPH # 8

Grand Manan Tractor Trailer and Straight Truck Traffic in May



From an overall cost perspective, the Task Force considered the incremental cost of implementing this option over normal service levels. (ie: three trips/day of the Grand Manan V) For sake of comparison, the incremental cost to government of choosing the aforementioned option is estimated to be \$92,704. It should be noted that offsetting ferry revenues have not been included in this figure or figures associated with any of the ensuing options.

Option #2 - Postpone the refit of the Grand Manan V until May 2001.

As stated earlier, another option which could be considered by government is the postponement of the Grand Manan V refit until 2001. In reviewing the capacity required to meet projected traffic, the Task Force concluded that the Grand Manan V operating its normal schedule of three trips/day during the April through May period, utilizing the extra trips policy, should be sufficient to meet traffic requirements and foster future economic growth of the aquaculture industry.

The negative implication of this option is the fact that the Province is not addressing the refit issue but merely deferring the costs associated with it until the year 2001. Another issue of significant concern is the increased potential of vessel breakdown during the upcoming year due to the deferred maintenance. Depending on the nature and timing of the breakdown, significant challenges could result in regard to providing back up ferry service if the Grand Manan V is not operational.

In light of the refit deferral, there is no incremental cost to government of choosing Option 2 in the current fiscal year, providing the vessel does not have to undergo emergency repair.

Option #3 - Charter the MV Nada to provide additional capacity to the MV Grand Manan

Coastal Transport Ltd. has advised that a freighter vessel, called the MV Nada, owned by Canship in St. John's Newfoundland, would be available for charter during a spring refit of the Grand Manan V. The vessel would be capable of carrying 7 tractor-trailers per trip, which would be beneficial in alleviating commercial capacity concerns associated with the MV Grand Manan ferry. The vessel would be operated in a freighter mode and would be restricted to carrying 12 passengers at any one time.

In assessing the appropriate level of capacity which would be required to handle the traffic during the refit, the Task Force considered the following two options:

- A. Operate both the MV Nada and the MV Grand Manan 3 trips/day, 7 days/week.
- B. Operate the MV Nada 3 trips/day and the MV Grand Manan 4 trips/day, 7 days/week.

With regard to Option A, it has been determined that operating three trips of the MV Grand Manan would not provide sufficient vehicle capacity during the refit period. The capacity available would not have been sufficient to handle the May 1999 traffic, let alone projected traffic increases for May 2000. With regard to commercial movements, sufficient truck capacity would be available through the use of the MV Nada and, as a result, this option would support future economic growth of the aquaculture industry on Grand Manan.

For sake of comparison the incremental cost of proceeding with option 3A is \$296,768.

With regard to Option B, the Task Force concluded that adequate capacity would be available for both commercial and vehicle traffic during the refit period. As a result, this option was thought to provide the best level of service to the travelling public while still allowing for future economic growth of the aquaculture industry.

The less favorable aspect of this option, however, is the fact that the expenditure associated with the charter of the MV Nada does not address the long term issue of vessel replacement during refits. As a result, the Province could be faced with a similar situation in the spring of 2002 unless alternate action with respect to a replacement vessel, as outlined in Option 4, is undertaken.

The incremental cost of choosing option 3B is \$355,736.

Option #4 - Refit the MV Fundy Paradise and utilize as a replacement vessel for the MV Grand Manan

Another option, which could be pursued by government, is the use of the MV Fundy Paradise owned by the Province and currently berthed in Liverpool, Nova Scotia. This vessel, formerly known as the MV Vacationland, was purchased by the Department of Transportation in June 1999 from Marine Atlantic to serve as a possible replacement for the MV Grand Manan. The vessel was built in 1971 and was formerly used on the New Brunswick-Prince Edward Island ferry service. The vessel is a double-ended truck/auto/passenger Ro/Ro ferry with vehicle carrying capacity on two decks. The vessel is significantly larger than both the MV Grand Manan and the Grand Manan V with a capacity of 164 auto equivalents. The vessel is capable of carrying 14 tractor-trailers per trip.

In order for the vessel to become operational on the Grand Manan ferry service, it would require some capital expenditure. A recent condition survey conducted on the vessel has indicated that it would cost approximately \$420,000 (plus crew labour) to refit the vessel and bring it into Class. In addition to this, the vessel would require external loading ramps, which are estimated to cost in the order of \$1,200,000.

In order to gain access to both vehicle ramps on the vessel, an internal loading ramp would be required at an estimated cost of approximately \$500,000. However, given the high carrying capacity of the lower deck (14 tractor-trailers or approximately 56 auto equivalents), this is not an expenditure that would be necessary within the near future.

Given the magnitude of the refit associated with this option, an immediate decision would be required for it to be implemented in time for the smolt transfer in 2000.

Docking Issues

Another significant expenditure associated with the long term use of the MV Fundy Paradise is the construction of a new wharf facility at Blacks Harbour. The MV Fundy Paradise is considered too large to utilize the existing wharf on a regular basis.

It should be noted that the Grand Manan ferry wharves located in North Head and Blacks Harbour were transferred by the Federal Government to the Province on March 31, 1997. As part of this transfer agreement, the Province received an amount of \$13 million in consideration for taking over the operations.

An engineering assessment conducted on the wharves prior to transfer indicated that both facilities were nearing the end of their useful life. The Province has recently completed the construction of a new wharf facility at North Head, Grand Manan, which cost approximately \$11 million. In regard to the Blacks Harbour ferry wharf, the engineering assessment conducted in 1997 indicated that the existing facility would be in need of replacement by the year 2002 or 2003. The estimated cost of replacing the wharf facility is between \$6 and \$7 million.

While the present Blacks Harbour ferry wharf is not considered adequate to accommodate the Fundy Paradise on a long term basis, some consideration has been given to the use of this facility as an interim measure. A preliminary review of this matter indicates that with some minor modifications the wharf may be acceptable for use during the upcoming refit. Such operations would be dependent on tidal conditions and would only be considered as a short-term measure. While the Task Force would recommend further investigation into the feasibility of this matter prior to proceeding, there would be a number of positive outcomes associated with this option.

Utilizing the Fundy Paradise as the back up vessel during the refit period would provide for maximum vehicle capacity. The capital expenditure associated with the refit of the vessel would be an investment in the future provision of service by having a vessel capable of operating both during the refit periods of the Grand Manan V and as a future replacement for the MV Grand Manan. The expanded ferry capacity would create increased opportunity to grow the local economy in all sectors.

A further note is the fact that the MV Fundy Paradise is an open deck vessel and as a result the restriction on the transport of liquid oxygen on the vessel would not apply. While this is not considered a major issue to industry, it could be beneficial to some smolt shippers by avoiding a necessary conversion of tanks to compressed oxygen.

With regard to costs, a capital investment of approximately \$1,700,000 would be required to undertake necessary vessel and interim wharf modifications. The incremental cost of operating the vessel is estimated to be \$57,108 in ordinary account dollars.

Overview of the Economic Impacts of the Refit Options

Given the above 4 refit options, it is evident that the estimated growth in the aquaculture industry on Grand Manan in the year 2000 can be accommodated by all the proposed options. Using the MV Grand Manan as the sole replacement vessel, however, would require extensive use of well boats creating increased risk of disease and potential threat to the industry.

In terms of forecast potential long term growth of the economy on Grand Manan, the option consistent with this scenario is that associated with the expanded capacity of the MV Fundy Paradise. However, as noted in the FGA Report, transportation planning for the future needs of Grand Manan is a dynamic process. Given the relative volatility of future events in the aquaculture industry, continued monitoring and adjustments of the ferry service requirements will be necessary as circumstances dictate.

VI. EXPANSION OF THE FERRY SCHEDULE

Another issue of significance requested by the Grand Manan Transportation Commission was the expansion of the ferry schedule to accommodate a fourth trip of the Grand Manan V year-round. In consideration of this matter and based on the information presented during the consultation process, the Task Force did not believe that extending the ferry schedule to four trips year round would, at this time, create significant incremental economic benefit to Grand Manan or the Province as a whole.

During the consultation session, an argument was made that additional employment in the canning industry could be generated on Grand Manan if the fourth trip were extended beyond mid-October. However, information provided to the Task Force on this matter did not support this hypothesis. Other information presented in support of the fourth trip, while considered valid from a social perspective, did not substantiate the year-round service from an economic standpoint.

Notwithstanding the above, however, it became evident that the growth of the aquaculture industry and its year-round transportation needs has been such that a further extension of the fourth trip of the Grand Manan V will need to be considered.

Upon review of relevant traffic statistics and information provided by industry, the Task Force concluded that consideration should be given to extending the fourth trip of the Grand Manan V to the end of November 2000, and if future traffic projections warrant, possibly into December.

This position is based on the 1999 traffic figures, which indicate a significant growth in tractor-trailer movements during the fall period. While overall capacity utilization for December 1999 is maintaining November levels, statistics continue to show an overall decline in travel demand during the month of December.

Given the amount of one time construction activity which was undertaken on Grand Manan during the fall of 1999 and uncertainty regarding future traffic demand such as from forestry harvesting operations, the Task Force felt that an extension beyond November would be premature at this time. However, as noted above, continued monitoring of traffic will be necessary to ensure that the ferry schedule remains adequate in meeting the overall demand and fostering future economic development.

From an overall cost perspective, the provision of the fourth trip from Monday to Friday for the period October 16 to November 30th is approximately \$85,000. It should be noted that this is the total cost of the provision of service and does not include any offsetting revenue that would be generated from the crossing.

During the consultation session, there was concern expressed regarding the need for a longer business day in order to support the timely shipment of perishable products from the Island. However, upon consideration of this matter, the Task Force did not believe that opening up the schedule during the lower traffic months would create significant economic benefit to industry. As noted earlier in this report, consultations with the Grand Manan Transportation sub-committee did not appear to support this initiative and, as a result, no further consideration was given to it.

VII. LONGER TERM REQUIREMENTS

From an overall capacity perspective, it is evident that increased growth of traffic over the past several years has placed increased constraints on the provision of ferry service to Grand Manan. An increased amount of traffic travelling to/from the Island has to wait longer periods for transport during the peak summer and fall season. Statistics further indicate that while commercial traffic is growing at a rapid rate, tourism activity over the past several years appears to be stifled.

Given the above, and future projected growth in traffic demand, the Task Force concurs with the conclusion as contained in the FGA report that capacity expansion during the summer months will be required within the next several years in order to support future economic growth of the Island economy.

The Blacks Harbour ferry wharf will be in need of replacement by the year 2002 or 2003; a commitment toward the completion of this work should be considered. Such a commitment will allow the necessary planning and design to ensure the completion of this facility in time for the next scheduled refit of the Grand Manan V in May 2002. Regardless of the option chosen, a decision will have to be made as to the future use of the MV Fundy Paradise. It is owned by the Province and it will cost approximately \$100,000/year to keep it in lay-up. The wharf design depends in part on the requirements of the ferry that eventually replaces the MV Grand Manan and should be coordinated with that replacement.

With regard to the costs associated with this expansion of service, the construction of the Blacks Harbour wharf is estimated to cost between \$6- and \$7 million.

The refit of the MV Fundy Paradise is estimated to cost approximately \$1.7 to \$2.2 million. The \$2.2 million figure would include the installation of an internal ramp to allow access to both vehicle decks; however, as noted earlier in this report, the vessel capacity is such that upper deck access would not be required for some time.

With regard to operating costs, the following table provides a summary of the costs and auto equivalent capacity of the MV Grand Manan, the Grand Manan V and the MV Fundy Paradise, operating an estimated 14 weeks during the June to September season.

		3 Round Trips/Day
MV Grand Manan	Operating Costs	\$509,810
	AEU (Auto Equivalent Units)	14,700
MS Grand Manan V	Operating Costs	\$598,122
	AEU (Auto Equivalent Units)	37,632
MV Fundy Paradise (One Deck Only)	Operating Costs	\$749,428
	AEU (Auto Equivalent Units)	50,568

As evident from the Table, operating costs associated with the MV Fundy Paradise are higher than both of the existing vessels. Assuming the MV Fundy Paradise replaces the MV Grand Manan, the estimated cost increase of providing the service over a 14-week period is approximately \$240,000. However, given the significant increase in vessel capacity, consideration could be given to future schedule adjustments to offset these costs. For example, operating the MV Fundy Paradise two trips/day in conjunction with the Grand Manan V operating four trips/day would result in an approximate \$57,000 increase over current costs (i.e. four trips/day Grand Manan V plus three trips/day MV Grand Manan) for a 14 week period. The resulting change in capacity associated with this frequency reduction would be a 30% increase over current levels.

Another factor which should be considered is the associated resale value of the MV Grand Manan. While the sale price would ultimately be dictated by market conditions, a reasonable estimate of market value would be approximately \$500,000.

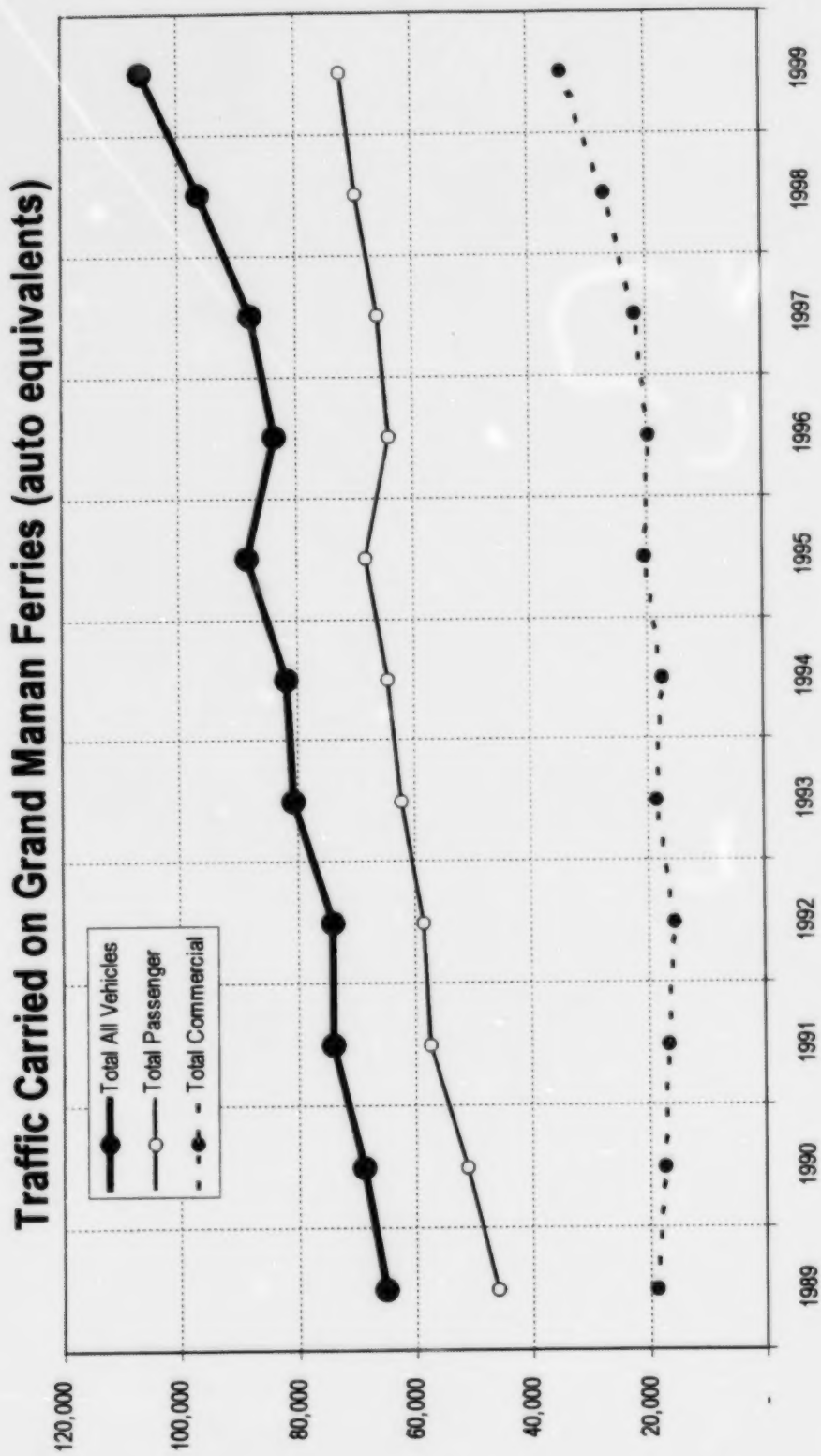
APPENDIX A

1999-2000 GRAND MANAN FERRY SCHEDULE

DEPARTURES	NORTH HEAD	BLACKS HARBOUR.
April 1 – June 1, 1999 (Daily)	0730 1130 1530	0930 1330 1730
June 2 – June 30, 1999	0730 1130 1530 1930*	0930 1330 1730 2130 *
*(Monday – Friday only)		
July 1 – Sept. 6, 1999 (Monday – Saturday)	0730 0930 1130 1330 1530 1730 1930	0730 0930 1130 1330 1530 1730 2130
July 1, 1999 – Sept. 6, 1999 (Sunday)	0730 ----- 1130 1330 1530 1730 1930	----- 0930 1130 1330 1530 1730 2130
Sept. 7 – Oct. 15, 1999 (Daily)	0730 1130 1530 1930*	0930 1330 1730 2130*
(* Monday – Friday only)		
Oct. 16, 1999 – Mar. 31, 2000 (Daily)	0730 1130 1530	0930 1330 1730

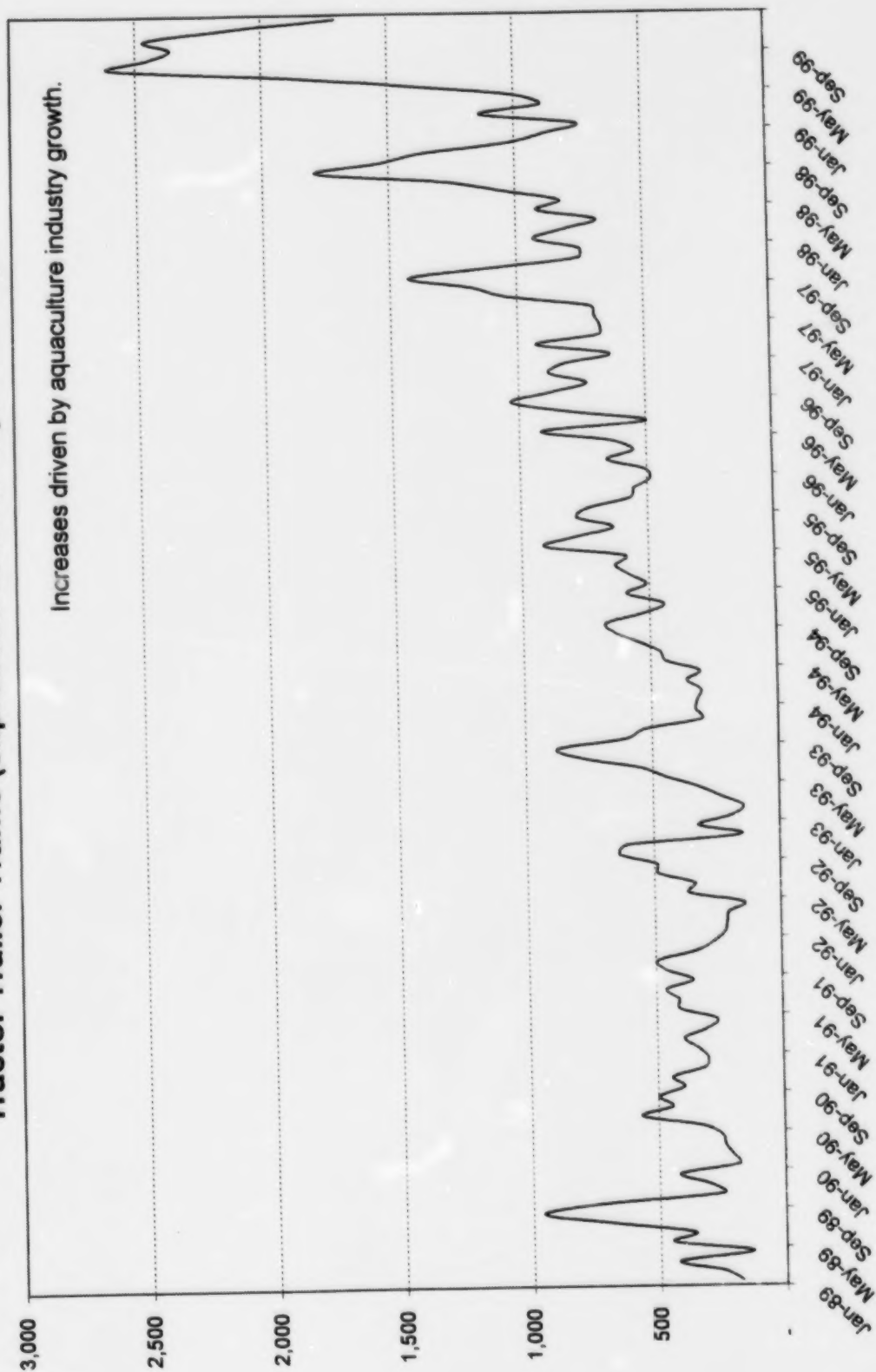
APPENDIX B

Graph 1, Appendix B



Graph 2, Appendix B

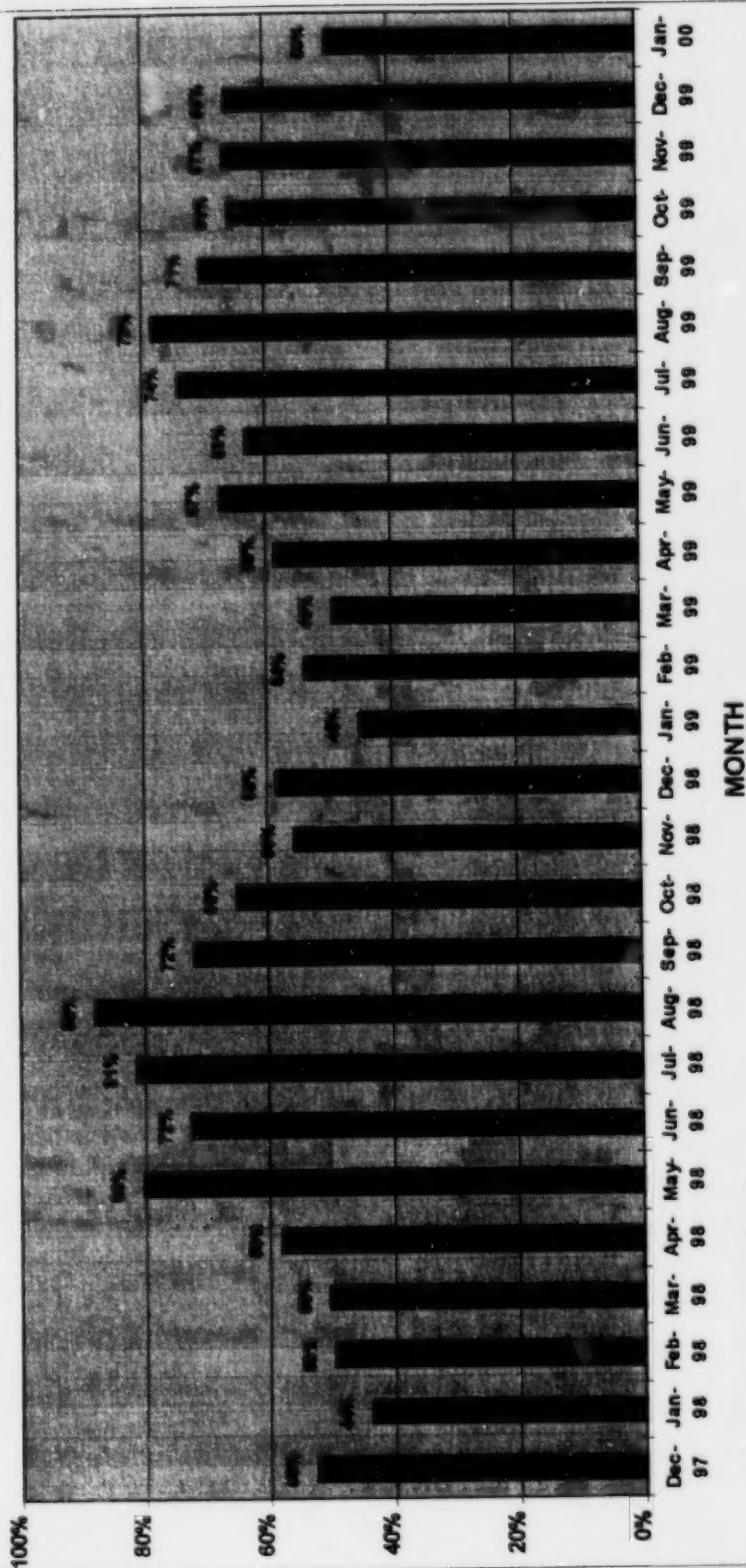
Tractor Trailer Traffic (expressed as Auto Equivalents)



Graph 3, Appendix B

GRAND MANAN FERRY STATISTICS

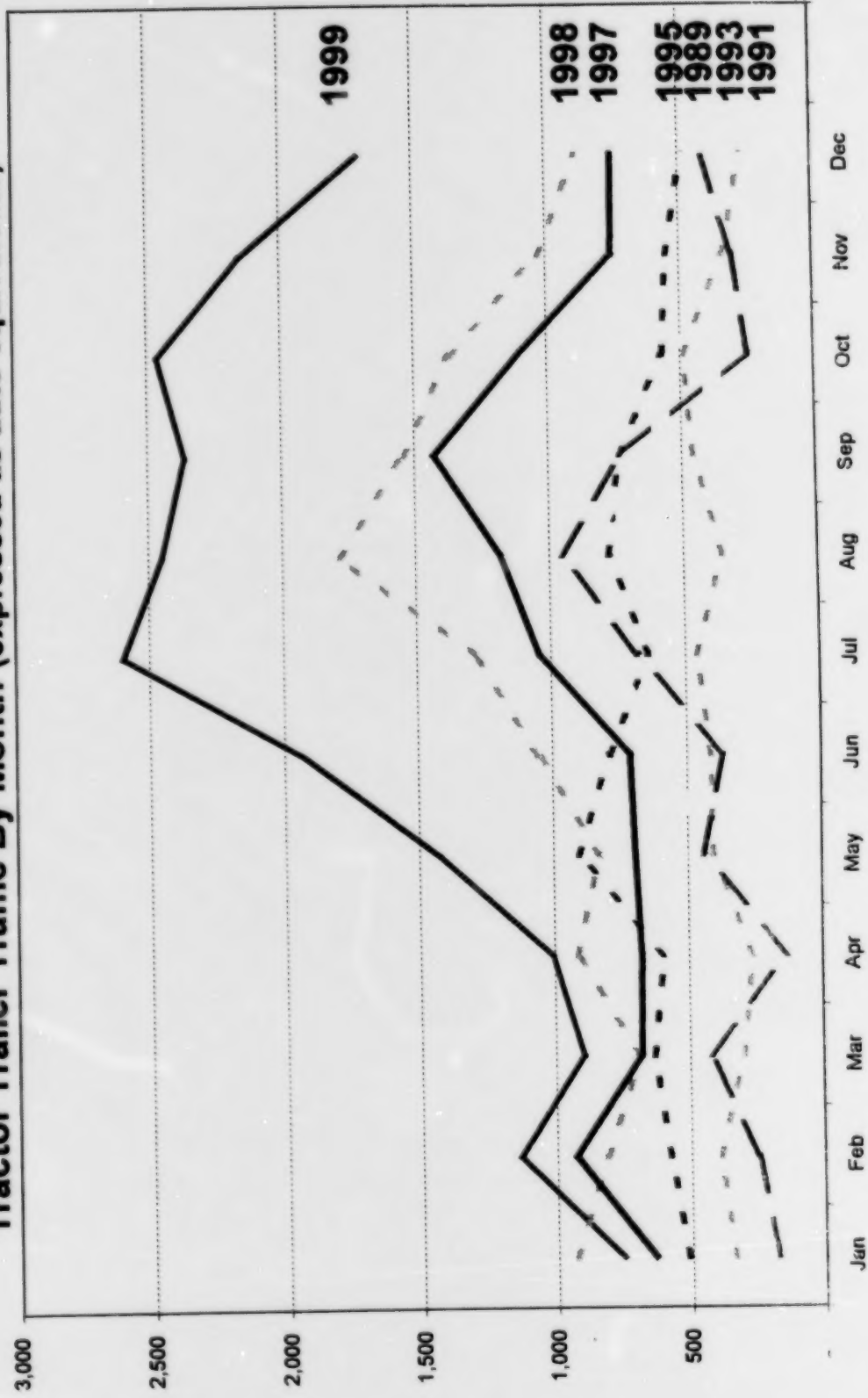
TRAFFIC AS A PERCENTAGE OF SCHEDULED CAPACITY (in AEU's) - Dec. 1997 to Jan. 2000



Average Occupancy for the Period
is 64%

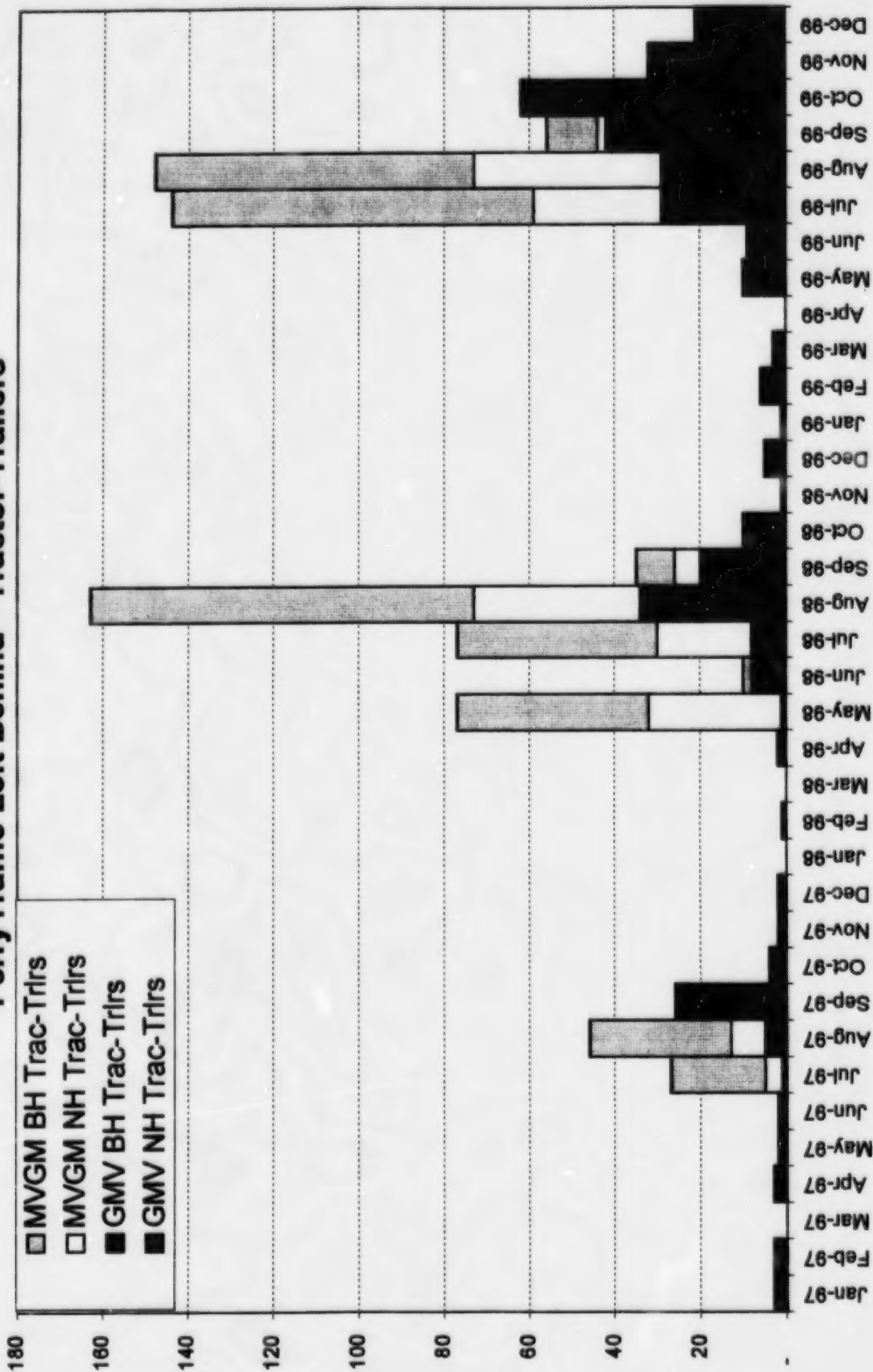
Graph 4, Appendix B

Tractor Trailer Traffic By Month (expressed as auto equivalents)

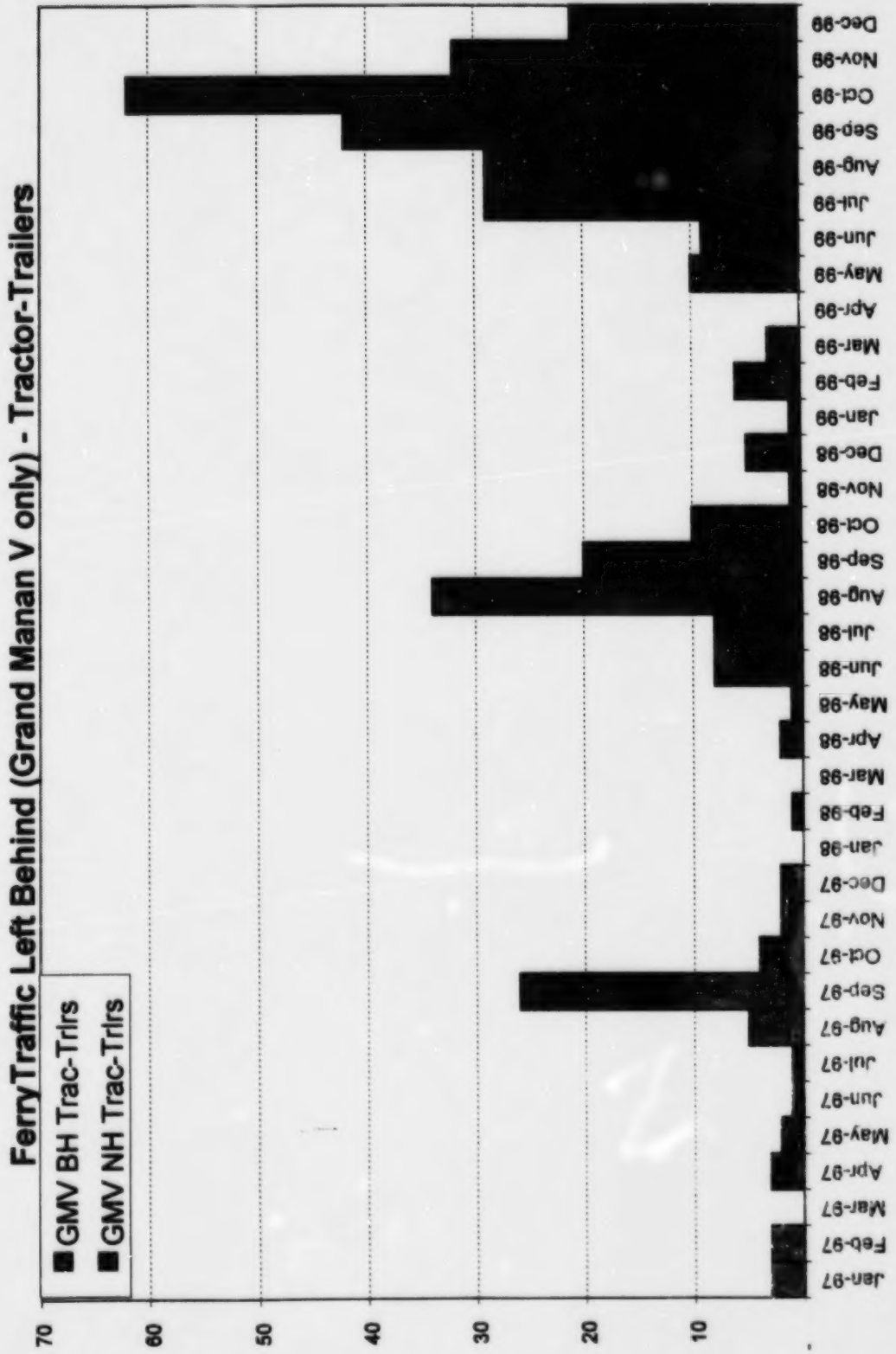


Graph 5a, Appendix B

Ferry Traffic Left Behind - Tractor-Trailers

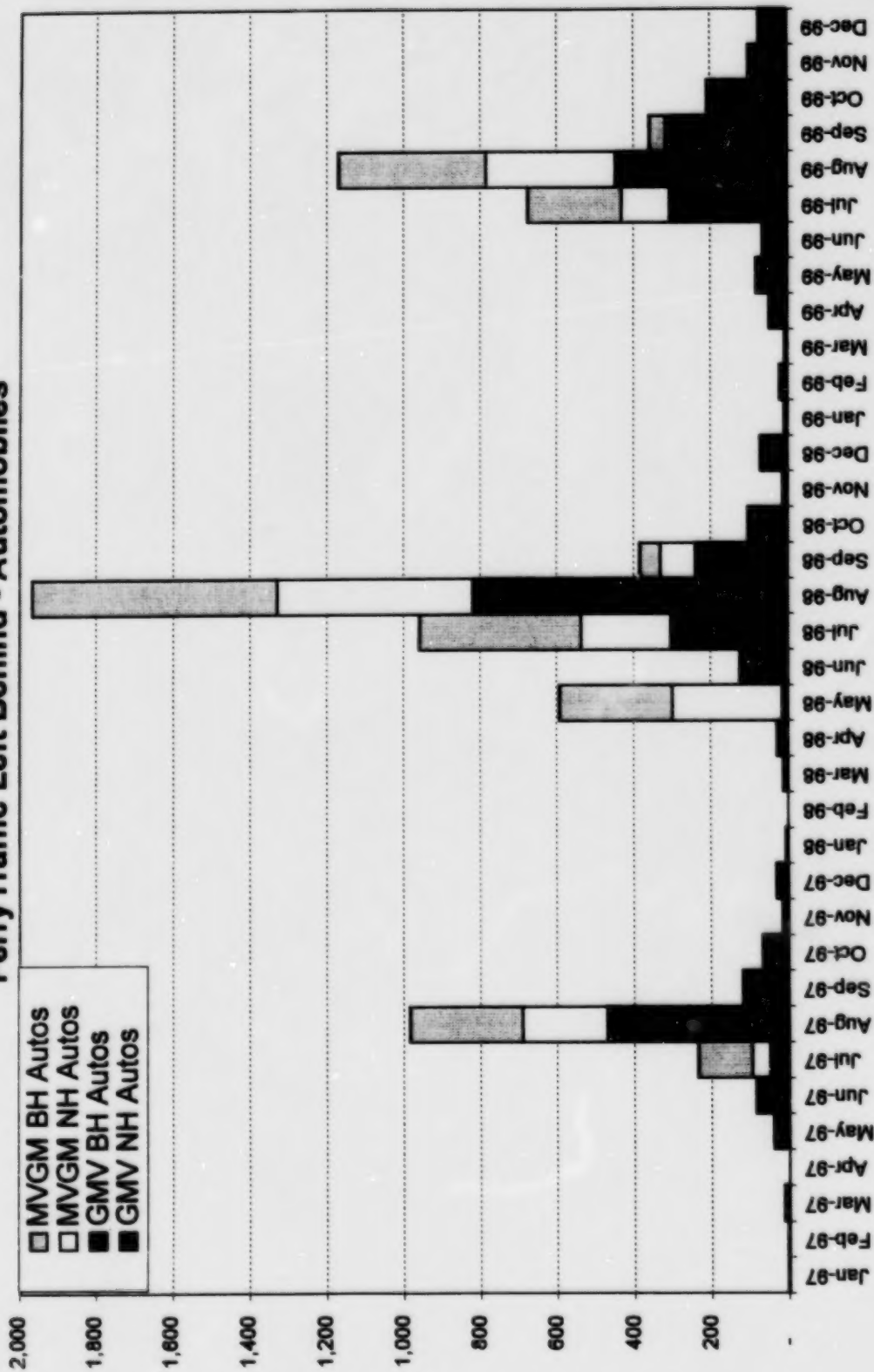


Graph 5b, Appendix B



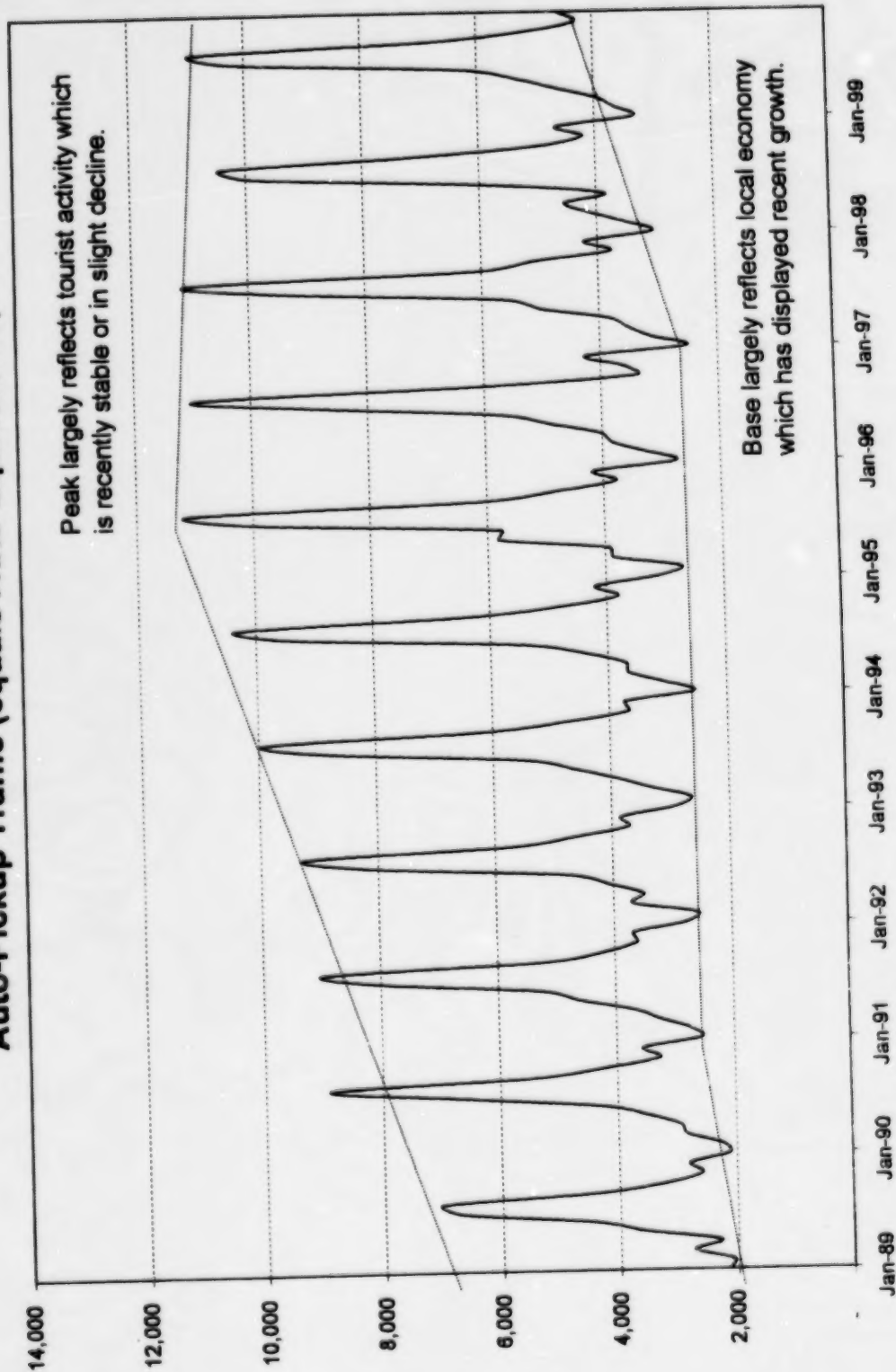
Graph 6, Appendix B

Ferry Traffic Left Behind - Automobiles



Graph 7, Appendix B

Auto-Pickup Traffic (equals Auto Equivalents)



**ÉTUDE DU GROUPE DE TRAVAIL
SUR LE SERVICE DE
TRAVERSIER DE GRAND MANAN**

RAPPORT FINAL

FÉVRIER 2000

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire

I. Introduction

- A. Mandat

II. Aperçu du service de traversier de Grand Manan

- A. Horaire en 1999-2000
- B. Tarifs
- C. Statistiques sur le trafic

III. Résultats des consultations

- A. Sous-comité de la Commission des transports de Grand Manan
- B. Consultations auprès de l'industrie

IV. Considérations économiques

V. Remise en état du Grand Manan V

VI. Expansion de l'horaire du traversier

VII. Exigences à plus long terme

SOMMAIRE

En novembre 1999, la ministre des Transports du Nouveau-Brunswick, Margaret-Ann Blaney, a annoncé la création d'un Groupe de travail pour effectuer une étude sur le service de traversier faisant la navette à l'île Grand Manan. Le Groupe de travail était composé de représentants des ministères du Développement économique, du Tourisme et de la Culture, de Pêches et Aquaculture ainsi que des Transports. L'objectif du Groupe de travail était de trouver des solutions à divers problèmes relativement au niveau actuel du service de traversier faisant la navette à l'île Grand Manan et de présenter des options aux fins d'étude par le gouvernement en vue de régler les divers problèmes existants et de favoriser la croissance économique future de l'île.

Dans l'exécution de son mandat, le Groupe de travail a pris connaissance de l'information provenant de diverses sources et consulté les membres d'un sous-comité de la Commission des transports de Grand Manan ainsi que quelques-uns des principaux représentants de l'industrie de l'aquaculture, qui a un lien étroit avec le système de traversier.

Les statistiques indiquent que le service de traversier de Grand Manan a connu une forte croissance au cours des 10 dernières années. Le trafic passagers a augmenté en moyenne de 4,7 % par année, alors que le trafic commercial a augmenté en moyenne de 7 % par année. Le domaine de croissance le plus important a été celui des semi-remorques dans leur aller-retour à l'île. Entre 1994 et 1999, le trafic de semi-remorques a augmenté de 272 %, avec un taux de croissance annuel moyen de 31 %. On a de plus constaté que, parallèlement à cette augmentation du trafic commercial, il y a eu une baisse du trafic de tourisme sur le système de traversier.

Du point de vue économique, le Groupe de travail est arrivé à la conclusion que l'un des principaux secteurs de croissance à l'origine de l'augmentation du mouvement des semi-remorques est l'industrie de l'aquaculture. Depuis 1997, on a constaté une augmentation de 33 % des sites d'aquaculture autorisés à Grand Manan, et le niveau d'exploitation en 1999 était 2,5 fois plus élevé qu'en 1997. Selon les projections du ministère des Pêches et Aquaculture, on peut s'attendre à la poursuite de la croissance de cette industrie, qui exercera des pressions sur le système de traversier au cours des prochaines années.

Les retombées économiques pour la province redevables à l'industrie de l'aquaculture à Grand Manan devraient passer de 4,6 millions de dollars en 1999 à 8 millions en 2002. Cette augmentation se présente sous la forme de taxes provinciales diverses supplémentaires qui sont conditionnelles à la capacité du service de traversier d'absorber l'accroissement du trafic.

L'une des principales préoccupations exprimées par l'industrie de l'aquaculture est la nécessité de pouvoir compter sur un bateau de remplacement adapté aux besoins pendant la période où le Grand Manan V sera remis en état. En fait, les travaux doivent commencer en mai 2000, ce qui coïncide avec la livraison des saumoneaux à Grand Manan. Compte tenu de la situation, le Groupe de travail a étudié diverses options que le gouvernement pourrait adopter pendant cette période de remise en état. Voici les diverses options qui se présentent :

1. Maintenir le statu quo, soit utiliser le MV Grand Manan comme seul bateau de remplacement;
2. Reporter les travaux de remise en état jusqu'au printemps de 2001;
3. Affréter le MV Nada afin d'assurer une capacité additionnelle au MV Grand Manan;
4. Procéder à la remise en état du MV Fundy Paradise pour qu'il puisse servir de bateau de remplacement.

De façon générale, toutes les options susmentionnées, à l'exception du numéro 1, favoriseraient la croissance économique de l'industrie de l'aquaculture en assurant une capacité suffisante pour le transport des saumoneaux à Grand Manan. Toutefois, le coût de la mise en œuvre de chacune de ces solutions varie pour le gouvernement, de même que les implications globales concernant la fourniture du service. Par exemple, du point de vue du service, le fait d'affréter le MV Nada et de l'utiliser pour trois voyages par jour de concert avec quatre voyages par jour pour le MV Grand Manan devrait assurer une capacité suffisante pour le transport des véhicules. Toutefois, les dépenses associées à l'affrètement du bateau ne règlent pas le problème à long terme de remplacement du bateau pendant les travaux futurs de remise en état. La seule option qui permettrait de régler ce problème à long terme serait l'option n° 4, soit celle de la remise en état du MV Fundy Paradise.

Un autre aspect qui a été considéré par le Groupe de travail est la nécessité de la prolongation du quatrième voyage du Grand Manan V au-delà de la mi-octobre, comme le prévoit actuellement l'horaire du traversier en 1999-2000. Après avoir étudié cette question, le Groupe de travail est arrivé à la conclusion qu'il n'y avait pas suffisamment de retombées économiques supplémentaires, pour l'instant, pour justifier la quatrième traversée du Grand Manan V à longueur d'année. Néanmoins, on était d'avis qu'il faudrait se pencher davantage sur la question de la prolongation de la traversée au-delà de novembre 2000. Compte tenu de l'incertitude relative concernant les niveaux de trafic futurs, il faudrait procéder à une surveillance continue du trafic pour s'assurer que l'horaire du traversier correspond à la demande globale et favoriser le développement économique futur.

Enfin, concernant la prestation du service à long terme, le Groupe de travail est d'avis qu'il faudrait élargir la capacité pendant les mois d'été achalandés au cours des prochaines années afin de permettre la croissance future de l'économie de l'île.

Par conséquent, et compte tenu du besoin immédiat d'un bateau de remplacement suffisant pour le MV Grand Manan, le Groupe de travail est d'avis que le MV Fundy Paradise devrait être remis en état et en service au plus tard au printemps 2002. En outre, compte tenu que le quai du traversier de Blacks Harbour devrait être remplacé d'ici l'an 2002-2003, il faudrait s'engager à le terminer dans un proche avenir. Ceci permettrait la planification et la conception nécessaire pour permettre que l'installation soit prête à temps pour la prochaine remise en état prévue du Grand Manan V en mai 2002.

Pour ce qui est des coûts associés à cette expansion du service, la construction du quai de Blacks Harbour est estimée à environ 6 à 7 millions de dollars. De plus, la remise en état du MV Fundy Paradise est estimée à 1,7 million de dollars. Les coûts de fonctionnement futurs associés au MV Fundy Paradise sont d'environ 43 % supérieurs à ceux du MV Grand Manan. Toutefois, compte tenu de l'augmentation importante de la capacité associée à ce bateau, des décisions de politique futures concernant la réduction de la fréquence du service pourraient être adoptées pour aider à compenser le coût supplémentaire du service.

Enfin, la valeur de revente du MV Grand Manan, qui dépend des conditions du marché, est estimée à 500 000 \$, ce qui servirait également à compenser les dépenses susmentionnées.

I. INTRODUCTION

A. Mandat

En novembre 1999, la ministre des Transports du Nouveau-Brunswick, Margaret-Ann Blaney, a annoncé la création d'un Groupe de travail pour effectuer une étude du service de traversier faisant la navette à l'île Grand Manan. Le Groupe de travail était composé de représentants des ministères du Développement économique, du Tourisme et de la Culture, des Pêches et Aquaculture ainsi que des Transports. Le mandat du Comité était le suivant :

Objectif

Chercher des solutions aux problèmes relativement au niveau actuel du service de traversier faisant la navette à Grand Manan et présenter des options aux fins d'étude par le gouvernement, afin de régler les problèmes et de favoriser la croissance économique future de l'île.

Portée

La portée de cette étude est la suivante :

- La révision des données historiques et des projections futures du trafic;
- La révision des résultats de rapport du groupe FGA à la suite d'une étude sur le service de traversier de Grand Manan;
- La consultation d'un sous-comité de la Commission des transports de Grand Manan relativement à des questions primordiales associées au service;
- La consultation des principaux utilisateurs commerciaux du service de traversier pour évaluer l'activité économique actuelle et future et obtenir de l'information sur les exigences globales en matière de transport afin de favoriser la croissance économique actuelle et future;
- L'évaluation de la pertinence du niveau actuel de service pour satisfaire les besoins de transport globaux et favoriser la croissance économique actuelle et future;
- La détermination des principaux domaines de préoccupation;
- L'analyse des coûts et des retombées du redressement des principaux problèmes;
- La présentation des options aux fins d'étude par le gouvernement.

Sources de données

- La Commission des transports de Grand Manan
- Les principaux utilisateurs commerciaux du service de traversier
- Les ministères des Transports, du Développement économique, du Tourisme et de la Culture ainsi que des Pêches et Aquaculture du Nouveau-Brunswick
- Le rapport du groupe FGA à la suite d'une étude sur le service de traversier de Grand Manan
- Coastal Transport Ltd.

Champ d'intérêt de l'étude

Dans un mémoire présenté à la ministre des Transports du Nouveau-Brunswick en septembre 1999, la Commission des transports de Grand Manan exprimait ses préoccupations au sujet de la nécessité de procéder à une expansion du service de traversier de Grand Manan pour répondre à l'augmentation du trafic et pour assurer la croissance économique future de l'île.

Le mémoire faisant ressortir un certain nombre de questions (remise en état du Grand Manan V, expansion de l'horaire, croissance à long terme) et proposait que le gouvernement prenne les mesures suivantes :

1. Poursuivre l'expansion de l'horaire à quatre aller-retour quotidiens du Grand Manan V;
2. Adapter le traversier Vacationland (maintenant désigné sous le nom de Fundy Paradise) afin d'assurer un bateau complémentaire convenable permettant de remplacer le MV Grand Manan;
3. Entreprendre des plans immédiats pour construire un terminal convenable à Blacks Harbour permettant au traversier Vacationland (Fundy Paradise) d'y mouiller.

Le Groupe de travail doit chercher à déterminer quelles sont les options que le gouvernement pourrait appliquer pour assurer la prestation d'un niveau satisfaisant de service tant du point de vue du développement économique que du point de vue du transport. L'étude étudiera l'ajustement de l'horaire des aller-retour du traversier, de même que l'expansion de l'horaire, afin de satisfaire la demande de trafic projetée. Diverses questions associées à la remise en état du Grand Manan V seront également prises en compte.

Concernant la remise en état du Fundy Paradise et la construction d'un nouveau terminal à Blacks Harbour, le Groupe de travail fournira des conseils relativement à ce que pourrait impliquer chacune des mesures.

II. APERÇU DU SERVICE DE TRAVERSIER DE GRAND MANAN

A. Horaire du traversier en 1999-2000

Le service de traversier faisant la navette à Grand Manan est actuellement assuré au moyen de deux bateaux, le Grand Manan V et le MV Grand Manan. Le Grand Manan V assure un service à longueur d'année, tandis que le MV Grand Manan est utilisé uniquement pendant les mois d'été achalandés afin d'assurer une capacité additionnelle pour le Grand Manan V. Le MV Grand Manan a servi jusqu'à maintenant de traversier complémentaire pendant les périodes de remise en état du Grand Manan V.

L'horaire pour 1999-2000 prévoyait trois aller-retour chaque jour du 1^{er} avril au 1^{er} juin 1999. L'horaire a alors été élargi à quatre aller-retour par jour du lundi au vendredi pour la période du 2 juin au 30 juin 1999 et à trois aller-retour les samedis et dimanches. Le Grand Manan V et le MV Grand Manan ont ainsi assuré ensemble le service du 1^{er} juillet au 6 septembre 1999, assurant sept aller-retour du lundi au samedi, et six aller-retour le dimanche. Pendant la période du 7 septembre au 15 octobre 1999, le Grand Manan V faisait quatre aller-retour par jour du lundi au vendredi, et trois aller-retour le samedi et le dimanche. Pour le reste de l'année, soit du 16 octobre au 31 mars 2000, le Grand Manan V fait trois-aller-retour chaque jour.

Il faudrait noter que l'horaire de 1999-2000 représente une expansion du service par rapport à l'horaire des années précédentes. En 1999-2000, un total de 109 traversées additionnelles prévues du Grand Manan V ont été fournies pendant les mois de juin, juillet, août et octobre par rapport au service offert au cours de l'année financière 1998-1999. Voici les points saillants de l'expansion de l'horaire :

- Une traversée supplémentaire du Grand Manan V du lundi au vendredi pendant le mois de juin 1999
- Une traversée supplémentaire du Grand Manan V quotidiennement pendant la période du 1^{er} juillet au 6 septembre 1999
- Une traversée supplémentaire du Grand Manan V du lundi au vendredi durant la période du 1^{er} au 15 octobre 1999

Ces traversées additionnelles ont permis d'assurer une capacité accrue pendant la période de trafic de pointe pendant l'été et l'automne. Les détails de l'horaire du traversier pour 1999-2000 sont fournis à l'*annexe A*.

B. Tarif

Des frais de passage sont perçus pour le voyage sur le service de traversier de Grand Manan. En 1998, les recettes perçues à même les frais de passage représentaient approximativement 34 % des coûts de fonctionnement totaux pour le service, à l'exclusion des travaux de remise en état des bateaux.

Les propriétaires de résidences saisonnières, de même que les résidents de Grand Manan, à l'exception des exploitants commerciaux, paient la moitié du tarif pour emprunter le service de traversier. Pendant la période de 1991 à 1999, les tarifs ont augmenté annuellement selon le pourcentage de changement de l'indice des prix à la consommation pour le Nouveau-Brunswick.

C. Statistiques sur le trafic

À partir de son étude des statistiques historiques sur le trafic et du rapport de FGA, le Groupe de travail a fait les observations suivantes concernant les diverses tendances :

1. Le trafic du service de traversier de Grand Manan a connu une forte croissance au cours des 10 dernières années. Le trafic passagers a augmenté en moyenne de 4,7 % par année, tandis que le trafic commercial a augmenté en moyenne de 7,0 % par année. Le trafic passagers a connu une croissance relativement régulière au cours de cette période de 10 ans, à l'exception d'une baisse en 1996. Le trafic commercial a connu une croissance très lente jusqu'en 1995, une baisse en 1996, puis une augmentation d'environ 20 % par année par la suite. *Voir le graphique n° 1, annexe B.*
2. Le domaine de croissance le plus important a été le mouvement aller-retour des semi-remorques sur l'île. Bien que le taux de croissance annuel moyen pour les semi-remorques soit d'environ 17,0 % au cours de la période de 10 ans, il y a eu une forte concentration de la croissance au cours des 5 dernières années. Entre 1994 et 1999, le trafic des semi-remorques a augmenté de 272 %, avec un taux de croissance annuel moyen de 31 %. En 1999, les semi-remorques connaissaient une croissance de 59 % par rapport aux chiffres de 1998. *Voir le graphique n° 2, annexe B.*
3. Bien que, traditionnellement, l'utilisation des bateaux avait tendance à être très saisonnière avec une période de pointe du nombre de voyages pendant l'été et au début de l'automne, les statistiques indiquent que l'utilisation de la capacité globale augmente également pendant la période d'octobre à décembre. *Voir le graphique n° 3, annexe B.*
4. Les voyages des semi-remorques sont saisonniers avec une période de pointe pendant l'été jusqu'à l'automne. *Voir le graphique n° 4, annexe B.*
5. Il y a un nombre croissant de semi-remorques laissés en plan après chaque voyage. En 1998, 90 semi-remorques ont été laissés en plan par le Grand Manan V, tandis qu'en 1999, ce nombre a augmenté à 244. La majorité de ces véhicules, soit 55 %, a été laissée en plan pendant la période de septembre à novembre. On a de plus constaté que le pourcentage le plus élevé de véhicules laissés en plan se situe à l'extrémité de Blacks Harbour de la traversée. *Voir les graphiques n° 5a et 5b, annexe B.*
6. La majorité du trafic automobile a été laissée en plan pendant les mois de pointe du tourisme en juillet, août et septembre. *Voir le graphique n° 6, annexe B.*
7. La traversée par les touristes semble avoir atteint un sommet à l'été de 1995, et l'achalandage a baissé depuis. Malgré tout, le trafic de base global a augmenté, de concert avec la récente croissance de l'économie locale. *Voir le graphique n° 7, annexe B.*

8. Pendant la période de septembre à la mi-octobre 1999, les trois premiers voyages du Grand Manan V étaient effectués à une capacité d'environ 80 %, tandis que le quatrième voyage prévu du Grand Manan V était effectué à une capacité d'environ 40 %. Au total, il y a eu 2 voyages supplémentaires du Grand Manan V pendant la période du 16 octobre au 31 décembre 1999, conformément à la politique du ministère des Transports sur les voyages supplémentaires.*

Dans l'ensemble, il est évident à partir des statistiques sur le trafic que la plus forte croissance se situe dans le domaine du camionnage, particulièrement pour ce qui est des semi-remorques. Bien que l'on soit conscient qu'une partie de cette croissance du trafic au cours de l'année courante puisse être attribuable à l'activité de construction unique à Grand Manan (construction du quai de North Head, agrandissement de l'école, construction routière et autre), il est évident qu'une proportion importante est directement reliée à l'activité économique accrue sur l'île. On a de plus constaté que cette croissance du trafic commercial est inversement proportionnelle à la baisse du trafic relié au tourisme sur le système de traversier. On croit que cette baisse peut être attribuable aux délais plus longs associés à l'utilisation du traversier pendant la période de pointe des traversées.

III. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS

A. Sous-comité de la Commission des transports de Grand Manan

Le Groupe de travail a rencontré un sous-comité de la Commission des transports de Grand Manan le 17 novembre 1999. Le sous-comité comprenait un total de 8 personnes représentant divers intérêts sur l'île, y compris l'aquaculture, les pêches, le tourisme et la jeunesse.

Remise en état du Grand Manan V

L'une des principales questions discutées à la réunion était la nécessité d'assurer une capacité de remplacement suffisante pendant la remise en état du Grand Manan V. Le sous-comité était fortement d'avis que le MV Grand Manan ne pourrait assurer un niveau suffisant de services pendant la remise en état et qu'il faudrait chercher d'autres options. Le sous-comité a de plus recommandé que, afin de planifier l'activité économique future, l'industrie soit mise au courant, le plus tôt possible, de l'horaire du traversier en 2000-2001.

Il faudrait noter que l'une des questions discutées pendant la réunion était la possibilité que Grand Manan soit l'endroit choisi pour la tenue d'une « course d'aventure extrême » en mai 2000, et ce, en guise d'exemple de la nécessité d'une capacité de remplacement suffisante pendant la prochaine période de remise en état. Toutefois, depuis lors, le Groupe de travail a appris que les organisateurs de l'activité avaient choisi un autre endroit pour la tenue de la course pour diverses raisons, aucune n'étant associée au service de traversier.

* Selon la politique sur les voyages supplémentaires, une traversée additionnelle du traversier peut être effectuée s'il y a l'équivalent de 15 véhicules automobiles laissés en plan après la dernière traversée de la journée.

Potentiel de croissance économique

Des recommandations ont été formulées par les membres du sous-comité concernant les retombées économiques et sociales que pourrait représenter un quatrième aller-retour à Grand Manan à l'année longue. Le sous-comité a parlé des emplois supplémentaires qui pourraient être créés sur l'île, de même que de l'activité économique accrue que permettrait l'expansion de l'horaire. Le sous-comité se référerait à l'étude de la société d'experts conseils FGA sur les retombées économiques que permettrait l'expansion de l'horaire du traversier.

L'information présentée par le sous-comité semblait désigner la période de la mi-avril à la fin de novembre comme étant une période de voyage clé. Le transport des saumoneaux à Grand Manan commence à la mi-avril et dure jusqu'à la mi-mai ou la fin mai. En outre, les aliments humides pour saumon sont transportés hors de l'île de la mi-mai à la fin d'octobre, et la production de conserves à Grand Manan a également lieu pendant la même période.

Concernant le transport des aliments humides pour saumon, le Groupe de travail a appris de l'un des représentants que les aliments sont produits à Grand Manan et envoyés sur les marchés externes en Nouvelle-Écosse. On a signalé que 1999 a été une excellente année de production pour les aliments humides, puisqu'on a atteint des niveaux de 300 % supérieurs à ceux de l'année précédente. On prévoit l'expansion des marchés externes pour l'an 2000.

Concernant les emplois additionnels, le Groupe de travail a appris que 30 à 40 personnes additionnelles étaient employées dans l'industrie de la conservation à Grand Manan grâce au quatrième aller-retour du Grand Manan V pendant l'été et l'automne de 1999. Le Groupe de travail a également appris qu'il serait possible de générer d'autres emplois si ce quatrième aller-retour était assuré à longueur d'année.

Un représentant des industries du saumon et du homard a discuté des avantages d'un quatrième aller-retour pour le transport du homard frais et a discuté de l'impact futur des nouveaux sites de saumon sur le niveau global du trafic utilisant le système de traversier. On a exprimé la nécessité d'allonger la journée de service afin de permettre l'expédition du homard en temps opportun à partir de l'île. Le Groupe de travail a également été informé de la perte de revenu occasionnée par les retards lorsqu'on « manque le traversier » ou que l'on doit retourner le chargement à l'eau.

Pour ce qui est du tourisme, le Groupe de travail a appris que juillet, août et septembre sont les mois les plus achalandés sur le traversier, les chalets étant réservés à pleine capacité. On croit que le tourisme est étouffé pendant la période de pointe et les saisons intermédiaires de mai, juin et octobre, en raison des inquiétudes occasionnées par les lignes d'attentes de plus en plus longues pour le traversier.

Expansion de l'horaire

Il faudrait noter que, pendant la séance de consultation, le Groupe de travail a interrogé le sous-comité sur l'impact de l'expansion de l'horaire pour permettre une traversée plus tardive du Grand Manan V pendant la période hors-saison. Cette question a été soulevée en raison des préoccupations exprimées par l'industrie concernant la nécessité d'allonger la journée afin de permettre de transporter les produits aller-retour à l'île. Le Groupe de travail a appris que cette possibilité avait été discutée dans le passé mais n'avait pas été considérée comme une solution efficace pour répondre aux préoccupations courantes en matière de trafic. Selon une des opinions exprimées, le fait de prévoir un quatrième aller-retour à l'horaire pourrait jouer un rôle important pour le mouvement des biens, car ceci permettrait les mouvements de nature commerciale lors des première et troisième traversées ainsi que lors des deuxième et quatrième traversées respectivement pour les aller et retour sur l'île. Par ailleurs, le sous-comité était fortement d'avis que l'adoption de changements à l'horaire existant sans augmenter la capacité n'apporterait rien de neuf à l'industrie.

Dans l'ensemble, l'information fournie lors de la rencontre a été utile pour déterminer les principales périodes de voyage et l'impact économique potentiel que représenterait l'expansion du service de traversier. Le sous-comité a mentionné le rapport de FGA pour ce qui est de l'information concernant les implications économiques de l'expansion du service de traversier. Aucune autre information documentée permettant de quantifier les avantages supplémentaires de l'amélioration du service de traversier n'a été mise à la disposition du Groupe de travail. Il était évident que la période de remise à neuf constitue une sérieuse préoccupation pour l'industrie de Grand Manan et que la nécessité d'une capacité de remplacement suffisante est considérée comme extrêmement vitale. En outre, le sous-comité était d'avis qu'un quatrième aller-retour (à longueur d'année) était nécessaire pour assurer la croissance économique de Grand Manan.

B. Consultation de l'industrie

Compte tenu de l'importance de l'industrie de l'aquaculture pour l'île et la province dans son ensemble, et comme suite à l'information fournie par le sous-comité de Grand Manan, des entrevues se sont tenues avec un certain nombre de producteurs de poisson d'élevage afin de déterminer l'impact que l'horaire existant du traversier a sur leurs activités. Pour assurer une représentation équitable de l'industrie de l'aquaculture, quatre entreprises ont été interviewées, dont trois étaient des groupes d'investisseurs situés sur le continent.

Voici le résumé des principales informations obtenues à la suite de ces consultations :

- Les principales préoccupations exprimées portaient sur la remise à neuf du Grand Manan V au printemps 2000, en raison de l'impact négatif potentiel sur le transport des saumoneaux jusqu'à l'île;
- Les producteurs ont indiqué que les bateaux plats permettaient également le transport des saumoneaux à Grand Manan; toutefois, le taux de mortalité était plus élevé. Des préoccupations ont également été exprimées au sujet du potentiel de maladie relativement au transfert;

- La saison de pleine récolte va de septembre à la mi-décembre, se poursuit à un taux réduit de janvier à avril et recommence à nouveau sérieusement en mai jusqu'au mois de décembre suivant;
- La quantité de saumon à récolter à l'automne dicte tant l'utilisation du système de traversier que l'utilisation d'un bateau de récolte pour transporter le poisson jusqu'à l'usine de transformation sur le continent;
- Les aliments secs peuvent être conservés dans un dépôt à l'avance afin d'éliminer le besoin urgent d'une livraison rapide;
- Les décisions prises actuellement en matière d'investissement en vue de l'accroissement de l'activité économique doivent tenir compte en grande partie du système de traversier.

À partir de l'information obtenue lors de ces consultations, il est de plus en plus évident que le niveau de capacité du traversier pendant la remise à neuf du Grand Manan V est une question qui préoccupe sérieusement l'industrie.

Par ailleurs, la consultation de l'industrie a révélé que l'expansion de l'horaire du traversier au-delà de la campagne harenguière habituelle (fin d'octobre) n'assurerait pas un accroissement de l'emploi dans l'industrie de la conservation à Grand Manan.

Il faudrait noter que, pendant l'étude, le Groupe de travail a pris conscience des questions de réglementation concernant le transport des saumoneaux à Grand Manan, car il est interdit de transporter plus d'un camion ayant de l'oxygène liquide à bord sur un traversier de service passagers enfermé. On a de plus noté qu'un pourcentage élevé des expéditeurs de saumoneaux utilisaient l'oxygène liquide pour le transport jusqu'à l'île. L'approfondissement de cette question a permis au Groupe de travail d'apprendre que la réglementation ne s'applique pas aux camions qui transportent de l'oxygène comprimé, et la consultation auprès de l'industrie a indiqué que la conversation à l'oxygène comprimé ne présenterait pas un grave problème.

IV. CONSIDÉRATIONS ÉCONOMIQUES

Principal secteur de croissance

La plus récente étude de FGA Consultants Ltd. au sujet du service de traversier de Grand Manan portait sur la détermination des principaux changements qui influent sur le volume de trafic sur le traversier depuis 1999 ainsi que sur la croissance projetée du trafic futur. Le rapport, mettant l'accent sur l'étude de la croissance économique, portait sur 4 grands secteurs :

- Pêches
- Aquaculture
- Secteur du commerce/de détail
- Tourisme

Dans l'ensemble, le rapport est arrivé à la conclusion que le domaine de croissance économique le plus important à Grand Manan au cours des dernières années était l'aquaculture. Depuis 1997, on a connu une augmentation de 33 % dans les sites d'aquaculture autorisés à Grand Manan, la récolte de 1999 étant estimée à 2,5 fois plus élevée que les niveaux de 1997. Cette croissance de l'industrie de l'aquaculture a entraîné une forte augmentation du nombre de semi-remorques utilisant le système de traversier au cours des dernières années pour les expéditions de récoltes vers l'extérieur et les expéditions d'aliments et d'autres fournitures nécessaires reçues pour soutenir l'industrie.

Pour ce qui est du développement futur, il importe de noter que Grand Manan est considérée par le ministère des Pêches et Aquaculture comme l'un des meilleurs emplacements encore disponibles pour d'autres activités d'expansion importantes dans le domaine de l'aquaculture. Ceci est dû aux conditions aquatiques favorables de même qu'à l'absence d'espaces convenables ailleurs à proximité du continent. Selon les estimations du ministère des Pêches et Aquaculture, il y aura une augmentation potentielle du volume de production à partir des exploitations actuelles au cours des trois prochaines années. De plus, on prévoit des augmentations de production de la part d'autres producteurs existants qui pourraient aménager de 3 à 5 sites de production additionnels au cours des cinq prochaines années.

L'étude de toute l'information obtenue a permis au Groupe de travail de constater que, bien qu'un certain nombre de secteurs dépendent du niveau de service assuré par le traversier, le secteur qui exerce la plus forte influence sur la croissance économique future est l'industrie de l'aquaculture. Le transport efficace et efficient des saumoneaux à Grand Manan est une composante cruciale de l'expansion future de cette industrie. Il en résulterait une plus forte contribution, plus de main-d'œuvre, plus de revenus de la vente et plus de recettes fiscales pour la province.

Le Groupe de travail a souligné que la majorité des saumoneaux est transportée à Grand Manan pendant la période de la mi-avril à la fin mai et qu'il est essentiel de pouvoir compter sur une capacité suffisante pendant cette période.

Selon l'information obtenue de l'industrie, le transport des saumoneaux par bateaux plats n'est pas la meilleure méthode de voyage en raison des taux de mortalité accrus et des préoccupations au sujet de la propagation potentielle des maladies. En outre, le Groupe de travail a appris que la disponibilité des bateaux plats est limitée pour l'an 2000 et, par conséquent, on s'attend à ce que la majorité des saumoneaux puisse être livrée par le système de traversier.

Le tableau n° 1 fournit des prévisions des retombées économiques, qui pourraient s'accroître pour la province sous la forme de certaines taxes provinciales additionnelles, à condition que le service de traversier soit à la hauteur de l'augmentation du trafic.

Cette analyse suggère que si le service de traversier soutient l'activité économique accrue prévue, certaines taxes provinciales annuelles devraient passer de 4,6 millions de dollars en 1999 à 8 millions de dollars d'ici 2003.

V. REMISE EN ÉTAT DU GRAND MANAN

Comme on le mentionne dans le présent rapport, l'un des principaux domaines de préoccupation tant pour le sous-comité de la Commission des transports de Grand Manan que pour les autres représentants de l'industrie de l'aquaculture est la nécessité d'une capacité de remplacement suffisante pendant la remise en état du Grand Manan V.

Il existe une période limitée pendant laquelle ces travaux de remise en état du bateau peuvent être entrepris. Les conditions climatiques empêchent que les travaux soient effectués pendant l'hiver. Habituellement, ils sont effectués au printemps (fin d'avril à début mai); toutefois, ce travail pourrait également être effectué au début de l'automne. Compte tenu des statistiques actuelles sur le trafic, mai est la période préférée étant donné le niveau plus faible de trafic utilisant le système de traversier pendant cette période. Il faudrait noter toutefois que, bien que le niveau de trafic global soit préférable au printemps, le fait d'effectuer une remise en état pendant le mois de mai pourrait nuire au transport des saumoneaux à Grand Manan si une capacité de remplacement satisfaisante n'était pas prévue.

TABLEAU n° 1 Prévisions de la croissance et de l'impact de l'aquaculture sur Grand Manan dépendant de l'amélioration du service de traversier

Impact de l'industrie		1998	1999	2000	2001	2002	2003
Hypothèses de base							
Expéditions de saumoneaux à Grand Manan	nombre	2,000,000	2,000,000	2,500,000	3,000,000	3,500,000	3,500,000
Taux de mortalité	%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Saumon récolté	nombre		1,840,000	1,840,000	2,300,000	2,760,000	3,220,000
Poids moyen du saumon récolté	lb		9	9	9	9	9
Poids total du saumon récolté	tonnes		8,280	8,280	10,350	12,420	14,490
Ratio poids-aimants	ratio		1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Aliments reçus	tonnes		9,936	9,936	12,420	14,904	17,388

Impact de l'industrie du saumoneau							
Ratio saumoneaux-employés	ratio	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
Emplois dans l'industrie du saumoneau	nombre	20	20	25	30	35	35
Salaires dans l'industrie du saumoneau	\$	\$ 17,824	\$ 17,824	\$ 17,824	\$ 17,824	\$ 17,824	\$ 17,824
Total des salaires - industrie du saumoneau	\$	\$ 356,480	\$ 356,480	\$ 445,600	\$ 534,720	\$ 623,840	\$ 623,840
Salaires reliés à la TVH/impôt sur le revenu du N.-B.	\$	\$ 35,648	\$ 35,648	\$ 44,560	\$ 53,472	\$ 62,384	\$ 62,384

Impact de l'élevage du saumon							
Sites de saumon			18	18	20	21	22
Emplois par site			8	8	9	10	11
Emplois dans l'élevage du saumon			144	144	180	216	252
Saumons produits par employé			12,778	12,778	12,778	12,778	12,778
Salaires dans l'industrie de l'élevage du saumon	\$	\$ 20,736	\$ 20,736	\$ 20,736	\$ 20,736	\$ 20,736	\$ 20,736
Total des salaires dans l'élevage du saumon	\$	\$ 2,965,984	\$ 2,965,984	\$ 3,732,480	\$ 4,478,976	\$ 5,225,472	\$ 5,225,472
Impôt provincial et taxe de vente	\$	\$ 298,598	\$ 298,598	\$ 373,248	\$ 447,898	\$ 522,547	\$ 522,547
Valeur du saumon (à la ferme)/lb	\$	\$ 2.50	\$ 2.50	\$ 2.50	\$ 2.50	\$ 2.50	\$ 2.50
Valeur totale du saumon (à la ferme)	\$	\$ 41,400,000	\$ 41,400,000	\$ 51,750,000	\$ 62,100,000	\$ 72,450,000	\$ 72,450,000
Salaires directs en % des ventes brutes de saumon			20%	20%	20%	20%	20%
Total des salaires de l'élevage du saumon	\$	\$ 8,280,000	\$ 8,280,000	\$ 10,350,000	\$ 12,420,000	\$ 14,490,000	\$ 14,490,000
Salaires reliés à la TVH/impôt sur le revenu du N.-B.	\$	\$ 828,000	\$ 828,000	\$ 1,035,000	\$ 1,242,000	\$ 1,449,000	\$ 1,449,000

Autres impacts sur le secteur des services (transformation, fabrication d'aliments fourragers et services)							
Emplois de base (liné du rapport FGA)			61				
Ratio - autres emplois par rapport aux emplois dans l'élevage du saumon			0.42	0.42	0.42	0.42	0.42
Autres emplois			61	61	76	92	107
Salaires moyen	\$	\$ 8,736	\$ 8,736	\$ 8,736	\$ 8,736	\$ 8,736	\$ 8,736
Total des salaires - Autres industries	\$	\$ 532,896	\$ 532,896	\$ 666,120	\$ 799,344	\$ 932,568	\$ 932,568
Salaires reliés à la TVH/impôt sur le revenu du N.-B.	\$	\$ 53,290	\$ 53,290	\$ 66,612	\$ 79,934	\$ 93,257	\$ 93,257

TVH sur le saumon transformé							
Déduction pour perte pour la transformation			15%	15%	15%	15%	15%
Livres de saumon transformé			14,076,000	14,076,000	17,596,000	21,114,000	24,633,000
Valeur minimale du saumon transformé/lb	\$	\$ 3.25	\$ 3.25	\$ 3.25	\$ 3.25	\$ 3.25	\$ 3.25
Valeur minimale du saumon transformé	\$	\$ 45,747,000	\$ 45,747,000	\$ 57,183,750	\$ 68,620,500	\$ 80,057,250	\$ 80,057,250
Pourcentage provincial de la TVH			8%	8%	8%	8%	8%
Montant provincial de la TVH	\$	\$ 3,659,760	\$ 3,659,760	\$ 4,574,700	\$ 5,489,640	\$ 6,404,580	\$ 6,404,580

Impact total sur les taxes provinciales							
Taxes reliées aux revenus de l'industrie du saumoneau	\$	\$ 35,648	\$ 44,560	\$ 53,472	\$ 62,384	\$ 62,384	\$ 62,384
Taxes reliées aux revenus de l'élevage du saumon	\$	\$ 828,000	\$ 828,000	\$ 1,035,000	\$ 1,242,000	\$ 1,449,000	\$ 1,449,000
Taxes reliées aux revenus des autres industries	\$	\$ 53,290	\$ 53,290	\$ 66,612	\$ 79,934	\$ 93,257	\$ 93,257
Part provinciale de la TVH	\$	\$ 3,659,760	\$ 3,659,760	\$ 4,574,700	\$ 5,489,640	\$ 6,404,580	\$ 6,404,580
Taxes totales déterminées	\$	\$ 4,576,698	\$ 4,585,610	\$ 5,729,784	\$ 6,873,958	\$ 8,009,221	\$ 8,009,221

Changement annuel dans les taxes provinciales							
Taxes reliées aux revenus de l'industrie du saumoneau	\$		\$ 8,912	\$ 8,912	\$ 8,912	\$ -	\$ -
Taxes reliées aux revenus de l'élevage du saumon	\$		\$ -	\$ 207,000	\$ 207,000	\$ 207,000	\$ 207,000
Taxes reliées aux revenus des autres industries	\$		\$ -	\$ 13,322	\$ 13,322	\$ 13,322	\$ 13,322
Part provinciale de la TVH	\$		\$ -	\$ 914,940	\$ 914,940	\$ 914,940	\$ 914,940
Taxes totales déterminées	\$		\$ 8,912	\$ 1,144,174	\$ 1,144,174	\$ 1,138,262	\$ 1,138,262

Taxes inhérentes de la mortalité					\$ 6,811,574	\$ 7,946,837	
Taxes associées à ± 4 % de mortalité			-	-	272,463	317,873	

Les expéditions de saumoneaux figurant dans le tableau no 1 sont basées sur les expéditions réelles en 1999 et sur les prévisions de Pêches et Aquaculture pour l'an 2000 et au-delà. Les augmentations prévoient une production supplémentaire pour les sites existants et une croissance nominale pour les nouveaux sites. Les taux de mortalité sont basés sur les normes de l'industrie et ne prévoient pas de pertes additionnelles de 3 à 4 % résultant du transfert par bateau, tel que mentionné par un expéditeur important.

Les augmentations prévues dans la production auraient des répercussions sur plusieurs industries connexes pour lesquelles on pourrait établir des estimations. Il s'agit de l'élevage du saumoneau, de l'élevage du saumon et du secteur de la production d'aliments, de la transformation et des transports. Dans chaque cas, le volume de production a été transformé en estimations du nombre d'emplois et du revenu en utilisant des facteurs modérés. Enfin, ces valeurs ont été converties en estimations des recettes fiscales accrues pour le Nouveau-Brunswick. Seules les taxes qui pouvaient être estimées simplement et directement ont été incluses afin d'obtenir des estimations minimales sûres.

La remise en état du Grand Manan V devrait être effectuée au printemps 2000. Toutefois, compte tenu de l'approbation régulatrice appropriée, ce travail pourrait être reporté jusqu'au printemps 2001. Le délai requis pour les travaux de remise en état est d'environ 30 jours. Tenant compte de ce facteur et de l'information relative aux bateaux de remplacement potentiels, le Groupe de travail s'est penché sur les options suivantes concernant cette remise en état :

1. Maintenir le statu quo, c'est-à-dire utiliser le MV Grand Manan comme seul bateau de remplacement pour le Grand Manan V en adoptant cinq aller-retour par jour.
2. Reporter la remise en état du Grand Manan V jusqu'à mai 2001.
3. Affréter le MV Nada afin d'assurer une capacité additionnelle pour le MV Grand Manan.
4. Remettre en état le MV Fundy Paradise et l'utiliser comme bateau de remplacement pour le MV Grand Manan.

Option n° 1 - Maintenir le statu quo, c'est-à-dire utiliser le MV Grand Manan comme seul bateau de remplacement pour le Grand Manan V

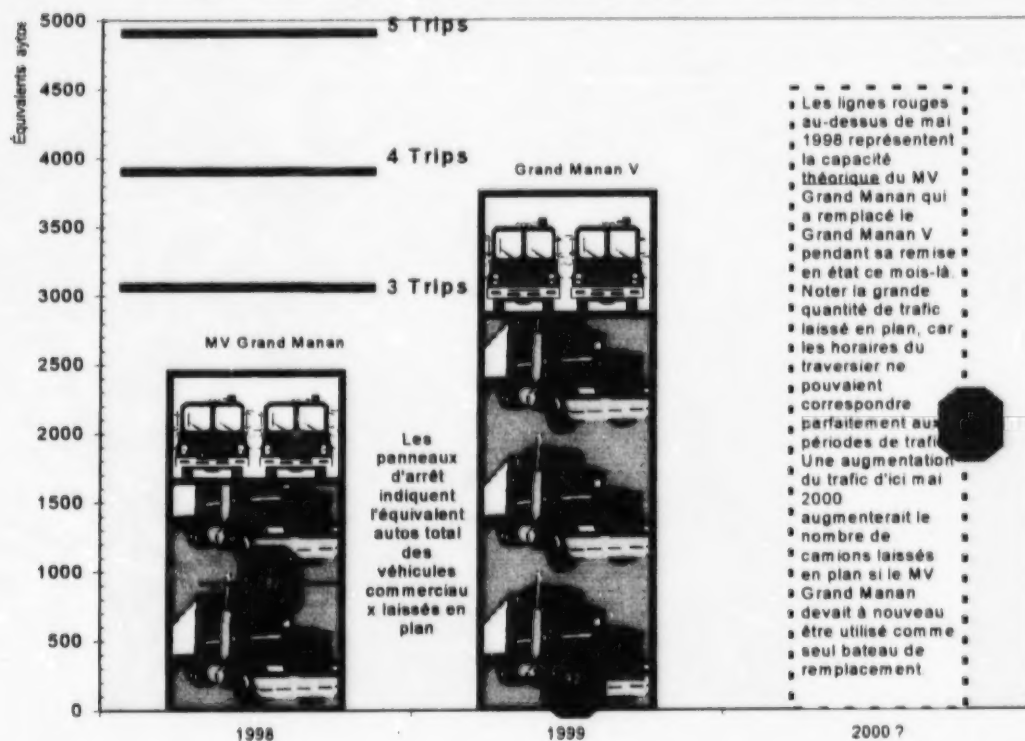
En évaluant les implications de l'utilisation du MV Grand Manan comme seul bateau de remplacement pendant la remise en état du Grand Manan V, le Groupe de travail a étudié les statistiques sur le trafic pendant la période de mai 1998 et 1999 pour déterminer si une capacité suffisante serait assurée. On peut nettement constater que ce qui limite le plus cette option est la capacité restreinte du MV Grand Manan concernant le trafic commercial. Étant donné les configurations du bateau, il ne peut transporter plus de 2 semi-remorques ou 1 semi-remorque et 2 porteurs.

Le graphique n° 8 illustre la quantité de trafic commercial (exprimée en équivalent autos) transportée en mai 1998 et 1999, de même que la capacité théorique du MV Grand Manan d'assurer de 3 à 5 aller-retour par jour. Bien qu'il semble théoriquement que le fonctionnement du traversier à raison de cinq aller-retour par jour, 7 jours par semaine pendant le mois de mai constituerait une capacité suffisante, le Groupe de travail ne croit pas que ceci assurerait un niveau de service suffisant. En effet, le graphique n° 8 est basé sur une répartition égale du trafic sur une période de 24 heures, 7 jours par semaine. En réalité, le trafic est beaucoup plus concentré sur une plus courte période de fonctionnement, soit 5 jours par semaine. Cette répartition réelle du trafic tient compte du pourcentage élevé de véhicules commerciaux (40 %) qui ont été laissés en plan en 1998. Ce chiffre devrait augmenter en mai 2000, étant donné la croissance du trafic commercial, ce qui entraînerait encore plus de retards pour les producteurs commerciaux.

Par conséquent, le Groupe de travail est arrivé à la conclusion que le fait d'utiliser le MV Grand Manan comme seul bateau de remplacement pendant la remise en état du Grand Manan V entraînerait vraisemblablement une perturbation importante du service de traversier pour Grand Manan. Bien que la technologie de rechange, comme les bateaux plats, puisse faire l'objet d'une étude, l'information reçue de l'industrie, comme on le notait plus tôt, indique que la capacité de ces bateaux n'est sans doute pas suffisante et qu'il ne s'agit pas d'une méthode de choix pour le transport en raison des taux de mortalité plus élevés et de la crainte additionnelle d'une propagation potentielle des maladies.

GRAPHIQUE n° 8

Trafic des semi-remorques et des camions porteurs à Grand Manan en mai



Le Groupe de travail a donc conclu que d'un point vue économique, toute perte dans la quantité de saumoneaux livrés pourrait avoir un impact négatif sur les taxes provinciales associées à la production et à la transformation du saumon, comme on le mentionnait au tableau n° 1.

Du point de vue du coût global, le Groupe de travail s'est penché sur le coût différentiel de l'adoption de cette option par rapport au niveau de service normal (c.-à-d. trois voyages par jour du Grand Manan V). À des fins de comparaison, le coût différentiel pour le gouvernement que représenterait le choix de l'option susmentionnée est évalué à 92 704 \$. Il faudrait noter que les revenus compensatoires du traversier n'ont pas été pris en compte dans ce chiffre ni dans les chiffres associés à l'une ou l'autre des autres options qui suivent.

Option n° 2 - Reporter la remise en état du Grand Manan V jusqu'à mai 2001

Comme on le mentionnait plus tôt, une autre option que pourrait considérer le gouvernement serait de reporter la remise en état du Grand Manan V jusqu'en 2001. En étudiant la capacité requise pour satisfaire le trafic projeté, le Groupe de travail est arrivé à la conclusion que si le Grand Manan V était exploité en fonction de son horaire normal de trois voyages par jour pendant la période d'avril à mai, en appliquant la politique des voyages supplémentaires, ceci serait suffisant pour satisfaire les besoins de trafic et favoriser la croissance économique future de l'industrie de l'aquaculture.

L'implication négative de cette option est le fait que la province ne règle pas la question de la remise en état mais reporte tout simplement les coûts associés aux travaux jusqu'à l'an 2001. Une autre question constituant une source de préoccupation importante serait le potentiel accru de défaillance du bateau pendant l'année qui vient en raison du report des travaux d'entretien. Selon la nature de cette défaillance et le moment où elle pourrait se produire, il faudrait craindre des problèmes importants quant à la fiabilité du service de traversier de remplacement si le Grand Manan V n'était pas fonctionnel.

Étant donné le report de la remise en état, il n'y aurait aucun coût différentiel pour le gouvernement si l'option 2 était choisie au cours de l'année financière courante, à condition que le bateau n'ait pas à subir de travaux de réparation d'urgence.

Option n° 3 - Affréter le MV Nada afin d'assurer une capacité additionnelle pour le MV Grand Manan

Coastal Transport Ltd. a mentionné qu'un bateau de transport, baptisé MV Nada, appartenant à Canship, à Saint-Jean de Terre-Neuve, pourrait être affrété pendant la période de remise en état du Grand Manan V au printemps. Le bateau aurait une capacité de transport de 7 semi-remorques par voyage, ce qui serait avantageux pour calmer les inquiétudes en matière de capacité commerciale associées au traversier MV Grand Manan. Le bateau fonctionnerait en mode de transport de marchandise et serait limité au transport de 12 passagers à la fois.

En évaluant le niveau de capacité approprié requis pour assurer le trafic pendant la remise en état, le Groupe de travail a considéré les deux options suivantes :

- A. Utiliser le MV Nada et le MV Grand Manan à raison de trois voyages par jour chacun, 7 jours par semaine.
- B. Utiliser le MV Nada à raison de trois voyages par jour et le MV Grand Manan à raison de quatre voyages par jour, 7 jours par semaine.

Pour ce qui est de l'option A, on a jugé que l'utilisation du MV Grand Manan à raison de trois voyages n'assurerait pas une capacité suffisante pour les véhicules pendant la période de remise en état. La capacité disponible aurait été insuffisante pour assurer le trafic de mai 1999, sans compter les augmentations projetées du trafic en mai 2000. Pour ce qui est du transport commercial, l'utilisation du MV Nada assurerait une capacité suffisante pour les camions et, par conséquent, cette option permettrait de soutenir la croissance économique future de l'industrie de l'aquaculture à Grand Manan.

À des fins de comparaison, le coût différentiel du recours à l'option 3A serait de 296 768 \$.

Pour ce qui est de l'option B, le Groupe de travail est arrivé à la conclusion qu'une capacité suffisante serait assurée pour le trafic commercial et des véhicules pendant la période de remise en état. Par conséquent, cette option a été considérée comme offrant le meilleur niveau de service pour les déplacements du public, tout en permettant la croissance économique future de l'industrie de l'aquaculture.

L'aspect moins favorable de cette option, toutefois, est le fait que les dépenses associées à l'affrètement du MV Nada ne tiennent pas compte du problème à long terme du remplacement du bateau pendant les périodes de remise en état. Par conséquent, la province se retrouverait devant une situation semblable au printemps 2002, à moins que des mesures de rechange concernant un bateau de remplacement, comme mentionné à l'option 4, ne soient adoptées.

Le coût différentiel du recours à l'option 3B représente 355 736 \$.

Option n° 4 - Remettre en état le MV Fundy Paradise et l'utiliser comme bateau de remplacement pour le MV Grand Manan

Une autre option, que le gouvernement pourrait adopter, est l'utilisation du MV Fundy Paradise, appartenant à la province et actuellement amarré à Liverpool, en Nouvelle-Écosse. Ce bateau, anciennement connu sous le nom MV Vacationland, a été acheté de Marine Atlantique par le ministère des Transports en juin 1999 afin de servir de remplacement possible au MV Grand Manan. Le bateau a été construit en 1971 et a déjà été utilisé pour assurer le service de traversier entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Il s'agit d'un roulier amphidrome pour le transport des camions/autos/passagers d'une capacité de transport des véhicules sur deux ponts. Il s'agit d'un bateau beaucoup plus gros que le MV Grand Manan et le Grand Manan V, et il a une capacité de 164 équivalents autos. Ce bateau peut transporter 14 semi-remorques par voyage.

Pour que ce bateau puisse assurer le service de traversier de Grand Manan, il faudrait procéder à certaines dépenses en capital. Une récente étude de son état a indiqué qu'il en coûterait environ 420 000 \$ (plus la main-d'œuvre) pour le remettre en état et lui faire retrouver sa cote. En outre, il s'agit d'un bateau qui exige des rampes de chargement externes, dont le coût est estimé à environ 1 200 000 \$.

Pour donner accès aux deux rampes de véhicules sur le bateau, il faudrait ajouter une rampe de chargement interne dont le coût estimatif serait d'environ 500 000 \$. Toutefois, compte tenu de la grande capacité de transport du pont inférieur (14 semi-remorques ou environ 56 équivalents autos), ce n'est pas une dépense qui serait nécessaire dans un proche avenir.

Compte tenu de l'ampleur des travaux associés à cette option, il faudrait prendre une décision immédiate pour que la solution soit adoptée à temps pour le transfert des saumoneaux en l'an 2000.

Problèmes de quai

Une autre dépense importante associée à l'utilisation à long terme du MV Fundy Paradise est la construction d'un nouveau quai à Blacks Harbour. En effet, le MV Fundy Paradise est considéré comme trop gros pour utiliser le quai existant de façon régulière.

Il faudrait mentionner que les quais du traversier de Grand Manan situés à North Head et Blacks Harbour ont été cédés par le gouvernement fédéral à la province le 31 mars 1997. Dans le cadre de cette entente, la province a reçu un montant de 13 millions de dollars eu égard à la prise en charge des opérations.

Une évaluation technique des quais réalisée avant la cession avait indiqué que les deux installations arrivaient à la fin de leur cycle de vie utile. La province a récemment terminé la construction d'un nouveau quai à North Head, à l'île de Grand Manan, dont le coût approximatif était de 11 millions de dollars. Pour ce qui est du quai de Blacks Harbour, l'évaluation technique réalisée en 1997 avait indiqué qu'il faudrait remplacer les installations existantes d'ici l'an 2002 ou 2003. Le coût estimatif du remplacement du quai est d'environ 6 à 7 millions de dollars.

Bien que le quai actuel de Blacks Harbour ne soit pas jugé convenable pour le Fundy Paradise à long terme, on a néanmoins considéré l'utilisation de cette installation à titre de mesure provisoire. Une étude préliminaire de cette question indique que certaines modifications mineures au quai pourraient être acceptables pour permettre son utilisation pendant la période de remise en état envisagée. Le fonctionnement dépendrait alors des marées et ne serait considéré que comme une mesure à court terme. Bien que le Groupe de travail recommande d'étudier plus attentivement la faisabilité de l'adoption de cette solution avant de procéder, cette option entraînerait un certain nombre de résultats positifs.

Le fait d'utiliser le Fundy Paradise à titre de bateau de remplacement pendant la période de remise en état garantirait une capacité maximale pour le transport des véhicules. Les dépenses en capital associées à la remise en état du bateau constitueraient un investissement dans la fourniture future du service en permettant de disposer d'un bateau capable de fonctionner tant pendant les périodes de remise en état du Grand Manan V qu'à titre de remplacement futur du MV Grand Manan. La capacité accrue du traversier permettrait d'autres possibilités de croissance de l'économie locale dans tous les secteurs.

Il faut également noter que le MV Fundy Paradise est un bateau à pont ouvert et que, par conséquent, la restriction applicable au transport de l'oxygène liquide sur le bateau ne s'appliquerait pas. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une préoccupation importante pour l'industrie, c'est là un élément avantageux pour certains expéditeurs de saumoneaux, car cela leur permet d'être obligés de convertir les réservoirs afin de remplacer l'oxygène liquide par l'oxygène comprimé.

Pour ce qui est des coûts, il faudrait procéder à un investissement en capital d'environ 1 700 000 \$ pour entreprendre les modifications nécessaires relativement au bateau et au quai provisoire. Le coût différentiel de l'utilisation de ce bateau serait de 57 108 \$ au compte ordinaire.

Aperçu des impacts économiques des diverses options de remise en état

Compte tenu des 4 options de remise en état susmentionnées, il est évident que la croissance estimative de l'industrie de l'aquaculture à Grand Manan en l'an 2000 serait prise en compte dans le cas de toutes les options proposées. Le fait d'utiliser le MV Grand Manan comme seul bateau de remplacement exigerait toutefois l'utilisation à grande échelle de bateaux plats, ce qui augmenterait le risque de maladie et la menace potentielle que cela représente pour l'industrie.

Pour ce qui est des diverses observations concernant la croissance à long terme de l'économie à Grand Manan, l'option qui correspondrait le mieux à ce scénario est celle qui est associée à la capacité accrue offerte par le MV Fundy Paradise. Toutefois, comme le soulignait le rapport du groupe FGA, la planification du transport en fonction des besoins futurs de Grand Manan est un processus dynamique. Compte tenu de la volatilité relative des événements futurs dans l'industrie de l'aquaculture, il faudra continuer de surveiller le service de traversier et d'apporter des ajustements en fonction des circonstances.

VI. EXPANSION DE L'HORAIRE DU TRAVERSIER

Une autre demande importante de la Commission des transports de Grand Manan était l'expansion de l'horaire du traversier afin de prévoir un quatrième voyage du Grand Manan V à longueur d'année. Relativement à cette question et compte tenu de l'information présentée pendant le processus de consultation, le Groupe de travail n'a pas cru que l'expansion de l'horaire du traversier à quatre voyages à longueur d'année créerait dans l'immédiat des retombées économiques additionnelles importantes pour Grand Manan ou la province dans son ensemble.

Pendant la séance de consultation, l'un des arguments présentés est que le fait de prolonger au-delà de la mi-octobre le service du quatrième voyage permettrait de créer de l'emploi additionnel dans l'industrie de la conservation. Toutefois, l'information fournie au Groupe de travail sur cette question était insuffisante pour appuyer cette hypothèse. Les autres informations présentées à l'appui du quatrième voyage, bien que considérées comme valides du point de vue social, ne justifiaient pas ce service à longueur d'année du point de vue économique.

Malgré tout, il est évident que la croissance de l'industrie de l'aquaculture et les besoins de transport à longueur d'année ont été tels jusqu'à maintenant qu'il faudrait éventuellement considérer l'expansion à un quatrième voyage du Grand Manan V.

L'étude des statistiques pertinentes sur le trafic, et de l'information fournie par l'industrie, a permis au Groupe de travail de constater qu'il faudrait prolonger le quatrième voyage du Grand Manan V jusqu'à la fin de novembre 2000 et même, si les projections futures du trafic le justifiaient, possiblement jusqu'en décembre.

La position adoptée est basée sur les chiffres du trafic en 1999, qui indiquent une croissance importante des voyages de semi-remorques pendant la période d'automne. Bien que l'utilisation de la capacité totale pour décembre 1999 soit maintenue aux niveaux de novembre, les statistiques continuent de démontrer un déclin global de la demande de voyages pendant le mois de décembre.

Étant donné la quantité d'activités de construction uniques entreprises à Grand Manan au cours de l'automne 1999 et de l'incertitude concernant la demande de trafic future et les activités d'exploitation forestière, le Groupe de travail était d'avis que l'expansion du service au-delà de novembre serait prématurée à l'heure actuelle. Toutefois, comme on le soulignait ci-dessus, il faudra continuer de surveiller le trafic pour s'assurer que l'horaire du traversier puisse continuer de satisfaire la demande globale et favoriser l'expansion économique future.

Du point de vue du coût global, l'ajout d'un quatrième voyage du lundi au vendredi pour la période du 16 octobre au 30 novembre serait d'environ 85 000 \$. Il faudrait noter qu'il s'agit du coût total pour fournir ce service, et que ceci ne tient pas compte des recettes compensatoires qui seraient tirées de l'activité du traversier.

Pendant la séance de consultation, des préoccupations ont été exprimées concernant la nécessité d'allonger la journée de fonctionnement afin de permettre l'expédition opportune des produits périssables à partir de l'île. Toutefois, après avoir étudié cette question, le Groupe de travail n'a pas jugé que l'expansion de l'horaire pendant les mois de trafic plus faible créerait des avantages économiques importants pour l'industrie. Comme on le soulignait plus tôt dans le présent rapport, les consultations auprès du sous-comité de la Commission des transports de Grand Manan ne semblaient pas appuyer cette initiative et, par conséquent, aucune autre considération ne lui a été accordée.

VII. EXIGENCES À PLUS LONG TERME

Du point de vue de la capacité globale, il est évident que la croissance accrue du trafic au cours des dernières années a créé des pressions supplémentaires sur la fourniture du service de traversier à Grand Manan. De plus en plus de trafic dans les deux sens doit attendre plus longtemps pour le service de transport pendant la saison de pointe à l'été et à l'automne. Les statistiques indiquent de plus que, bien que le trafic commercial connaisse un taux de croissance rapide, l'activité touristique au cours des dernières années semble se résorber.

Compte tenu de ce qui précède et de la croissance future projetée pour la demande de trafic, le Groupe de travail est d'accord avec la conclusion contenue dans le rapport du groupe FGA selon laquelle il faudra améliorer la capacité pendant les mois d'été au cours des prochaines années afin de soutenir la croissance économique future de l'île.

Il faudra remplacer le quai de Blacks Harbour d'ici l'an 2002-2003, et un engagement s'impose pour l'exécution de ces travaux. En fait, un tel engagement permettrait la planification et la conception nécessaires pour faire en sorte que l'installation soit prête à temps pour la prochaine remise en état du Grand Manan V prévue en mai 2002. Peu importe l'option choisie, il faudra prendre une décision quant à l'utilisation future du MV Fundy Paradise. Le bateau appartient à la province, et il en coûtera environ 100 000 \$ par année pour le garder en chômage. La conception du quai dépend en partie des besoins du traversier qui remplacera éventuellement le MV Grand Manan, et il faudrait la coordonner en fonction de ce remplacement.

Pour ce qui est des coûts associés à l'expansion du service, la construction du quai de Blacks Harbour est estimée à environ 6 à 7 millions de dollars.

La remise en état du MV Fundy Paradise est estimée à environ 1,7 à 2,2 millions de dollars. Le chiffre de 2,2 millions de dollars comprendrait l'installation d'une rampe interne pour permettre l'accès aux deux ponts de véhicules; toutefois, comme on le mentionnait plus tôt, la capacité du bateau est telle que l'accès au pont supérieur ne serait pas nécessaire pendant quelque temps.

Pour ce qui est des coûts d'exploitation, voici un tableau qui fournit un sommaire des coûts et de la capacité d'équivalents autos du MV Grand Manan, du Grand Manan V et du MV Fundy Paradise, fonctionnant selon une période prévue de 14 semaines pendant la saison de juin à septembre.

		3 aller-retour/jour
MV Grand Manan	Coût d'exploitation	509 810 \$
	EA (équivalents autos)	14 700
MS Grand Manan V	Coût d'exploitation	598 122 \$
	EA (équivalents autos)	37 632
MV Fundy Paradise (un pont seulement)	Coût d'exploitation	749 428 \$
	EA (équivalents autos)	50 568

Comme l'indique le tableau, les coûts d'exploitation associés au MV Fundy Paradise sont supérieurs à ceux des bateaux existants. En supposant que le MV Fundy Paradise remplace le MV Grand Manan, l'augmentation du coût estimatif pour fournir le service sur une période de 14 semaines est approximativement de 240 000 \$. Toutefois, compte tenu de l'augmentation importante de la capacité du bateau, il faudrait tenir en considération les ajustements d'horaires futurs pour compenser ces coûts. Par exemple, l'utilisation du MV Fundy Paradise à raison de deux voyages par jour de concert avec le Grand Manan V à raison de quatre voyages par jour équivaldrait à une augmentation approximative de 57 000 \$ par rapport aux coûts actuels (c.-à-d. quatre voyages par jour du Grand Manan V plus trois voyages par jour du MV Grand Manan) pour une période de 14 semaines. Le changement de capacité qui en résulterait, en plus de la réduction de la fréquence, constituerait une augmentation de 30 % par rapport aux niveaux actuels.

Un autre facteur qu'il faudrait considérer est associé à la valeur de revente du MV Grand Manan. Bien que le prix de vente soit finalement dicté par les conditions du marché, on peut raisonnablement estimer la valeur du marché à environ 500 000 \$.

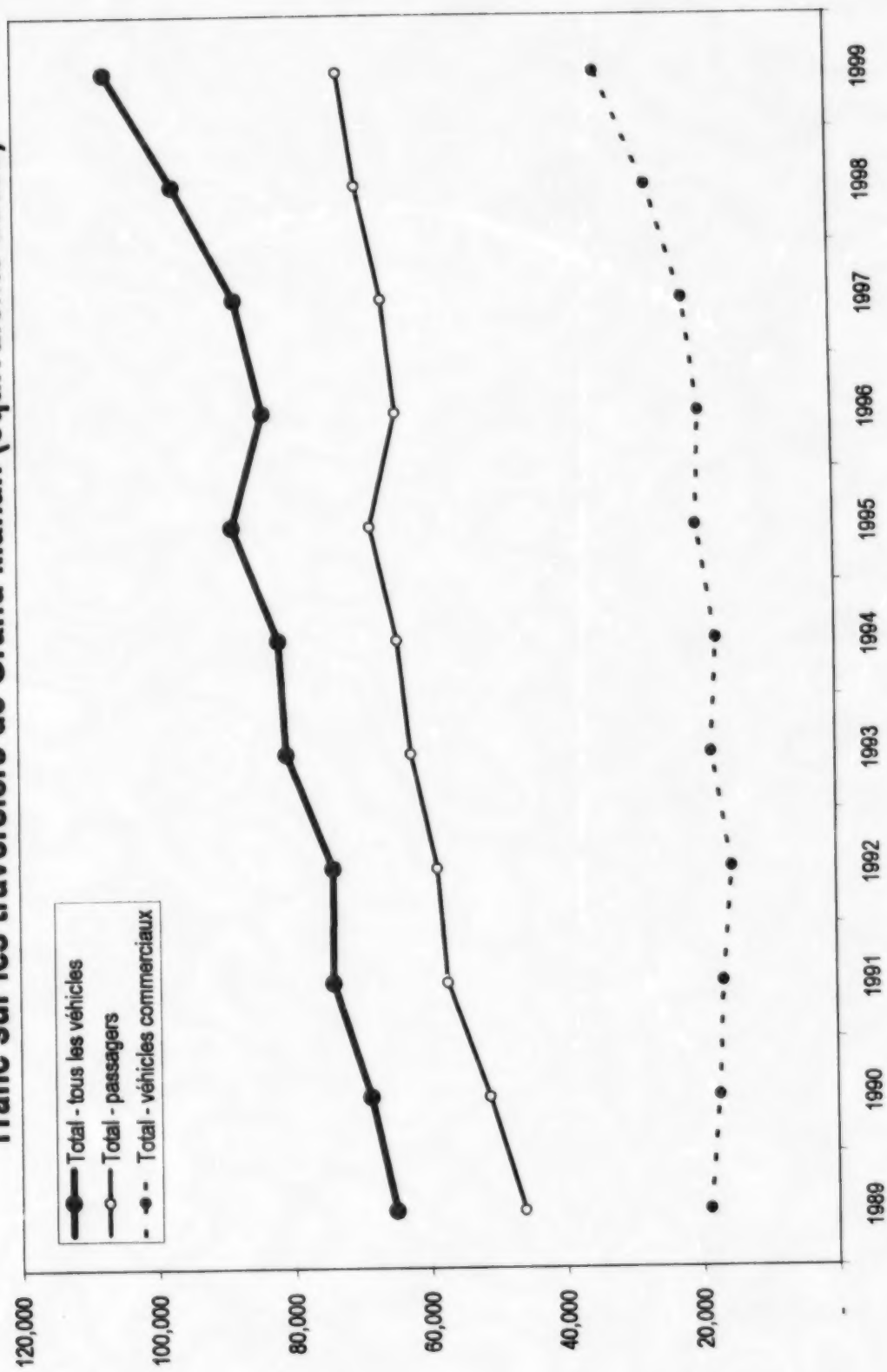
ANNEXE A

HORAIRE DU TRAVERSIER DE GRAND MANAN EN 1999-2000

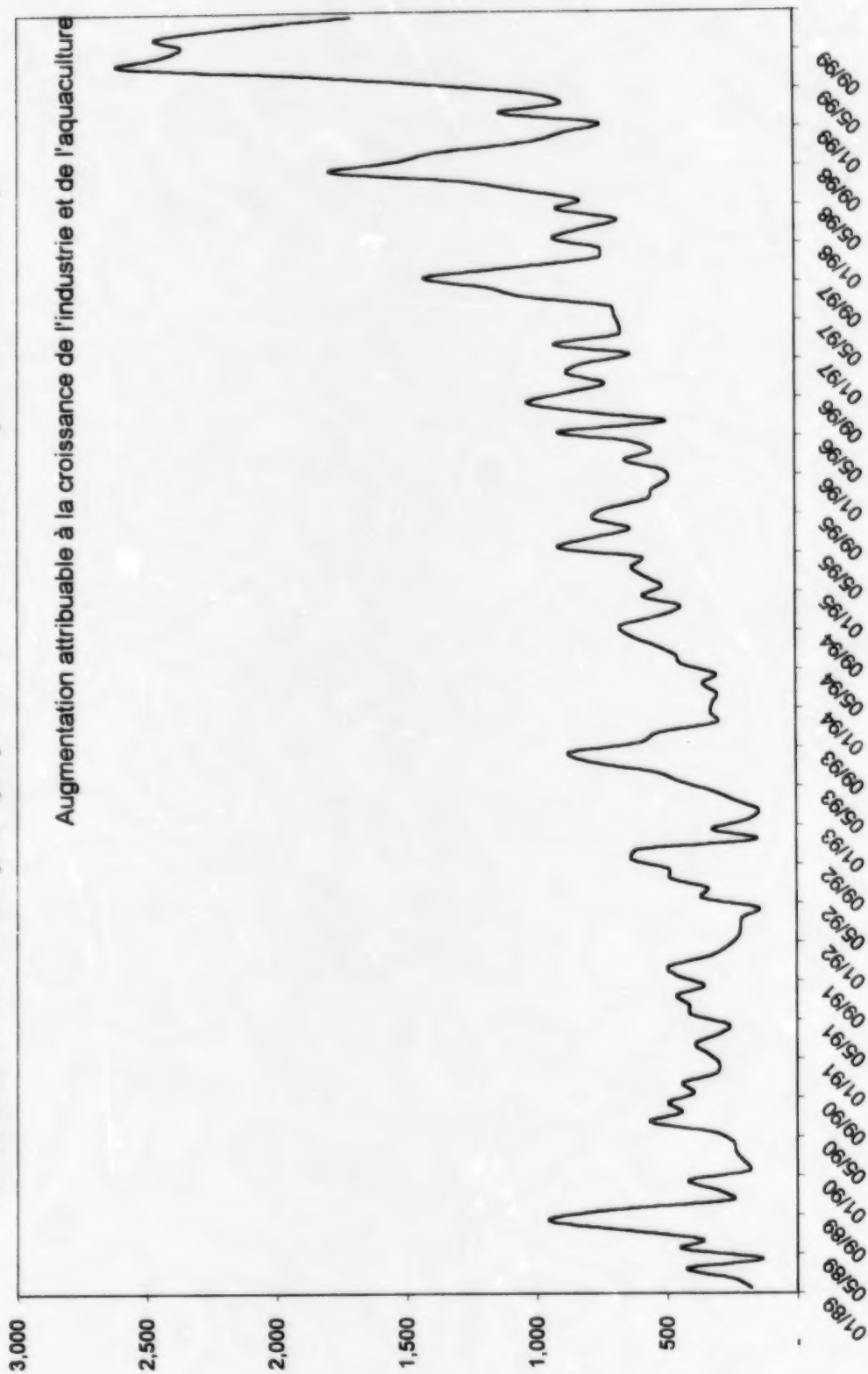
DÉPARTS	NORTH HEAD	BLACKS HARBOUR
1 ^{er} avril au 1 ^{er} juin 1999 (chaque jour)	0730 1130 1530	0930 1330 1730
2 juin au 30 juin 1999	0730 1130 1530 1930*	0930 1330 1730 2130 *
*(lundi au vendredi seulement)		
1 ^{er} juillet au 6 septembre 1999 (lundi au samedi)	0730 0930 1130 1330 1530 1730 1930	0730 0930 1130 1330 1530 1730 2130
1 ^{er} juillet 1999 au 6 septembre 1999 (dimanche)	0730 ----- 1130 1330 1530 1730 1930	----- 0930 1130 1330 1530 1730 2130
7 septembre au 15 octobre 1999 (chaque jour)	0730 1130 1530 1930*	0930 1330 1730 2130*
(* lundi au vendredi seulement)		
16 octobre 1999 au 31 mars 2000 (chaque jour)	0730 1130 1530	0930 1330 1730

ANNEXE B

Trafic sur les traversiers de Grand Manan (équivalents autos)

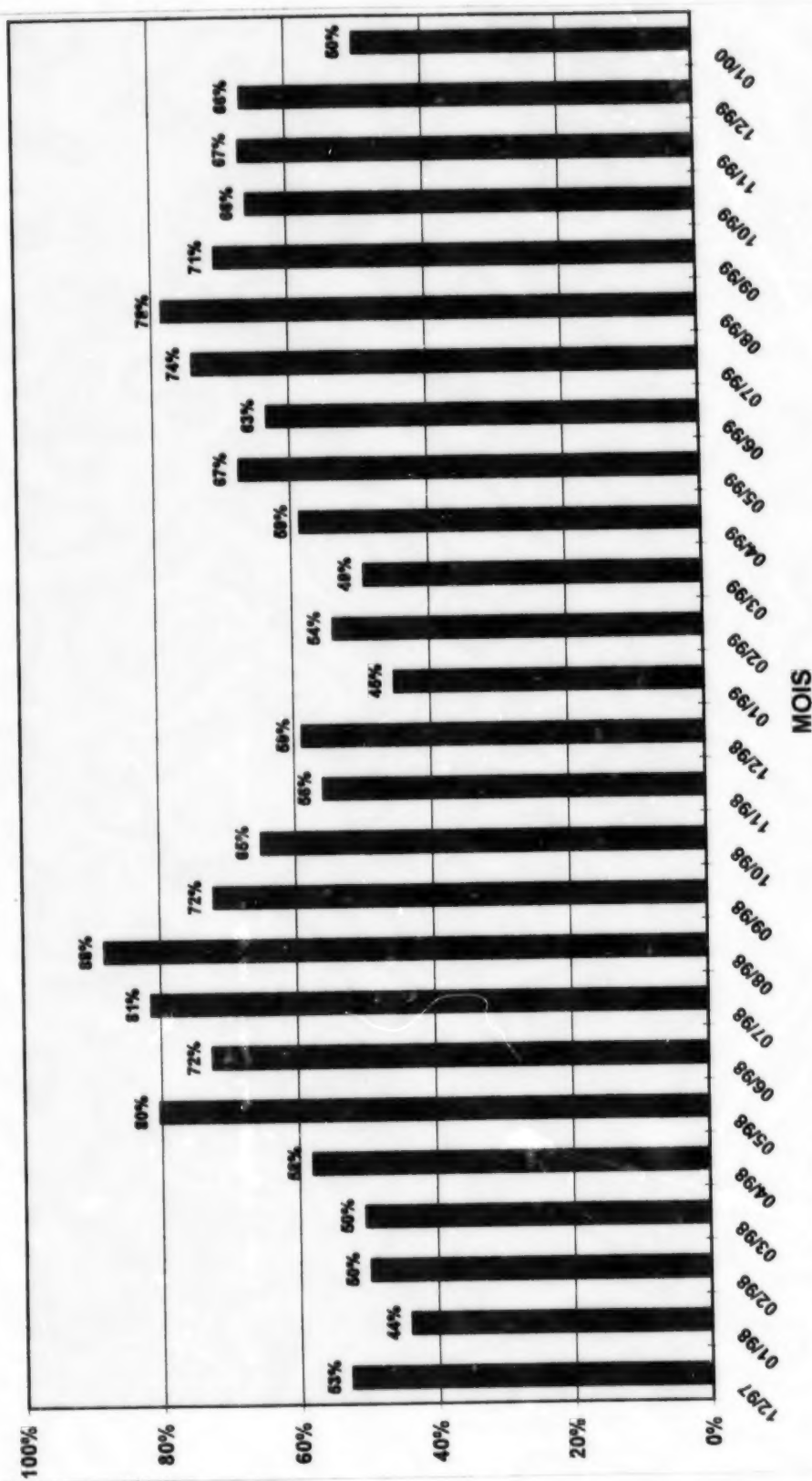


Trafic des semi-remorques (exprimé sous forme d'équivalents autos)



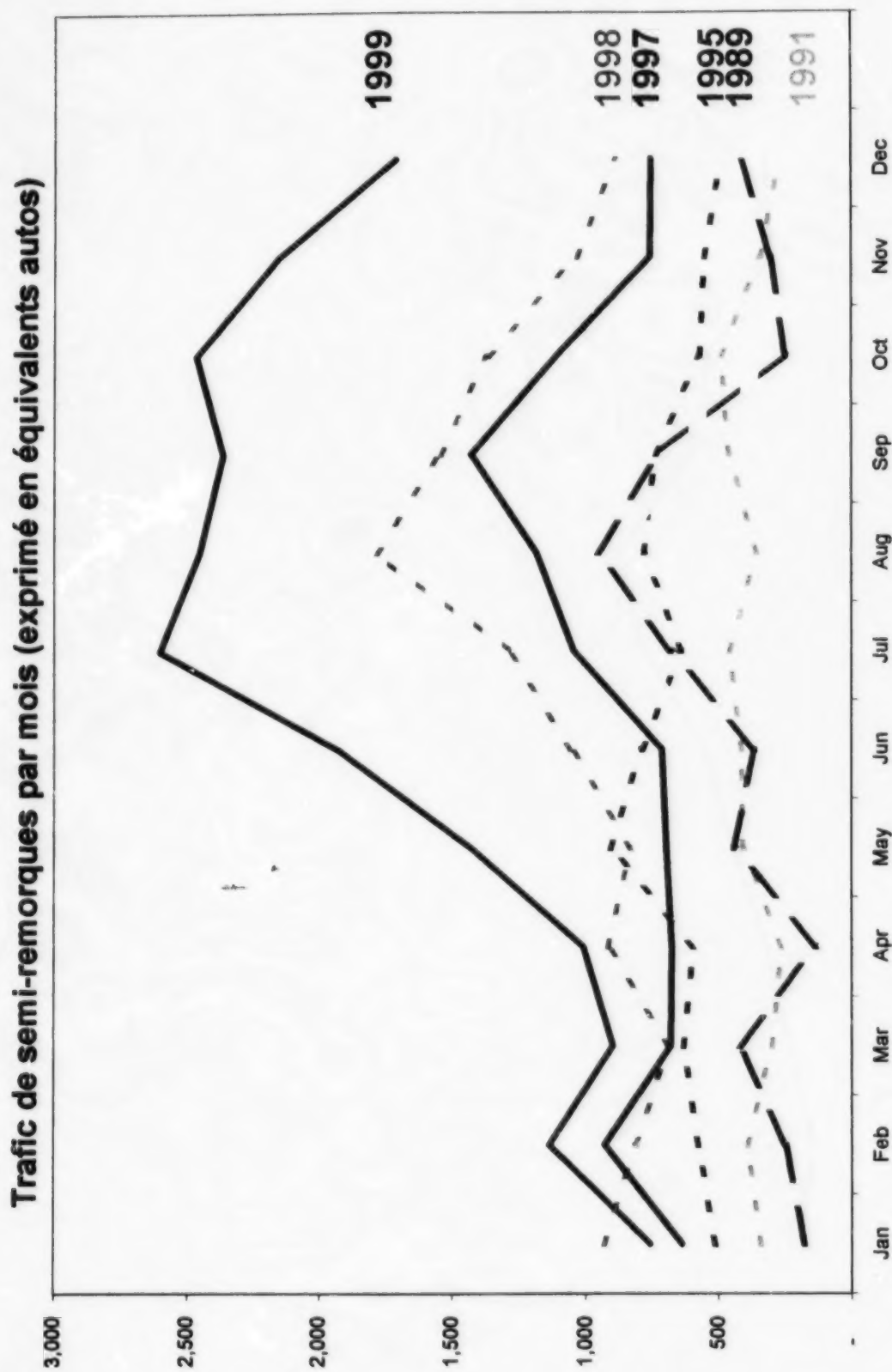
STATISTIQUES - TRAVERSIER DE GRAND MANAN

TRAFFIC EN POURCENTAGE DE LA CAPACITÉ PRÉVUE (en EA) - Déc. 1997 à janv. 2000



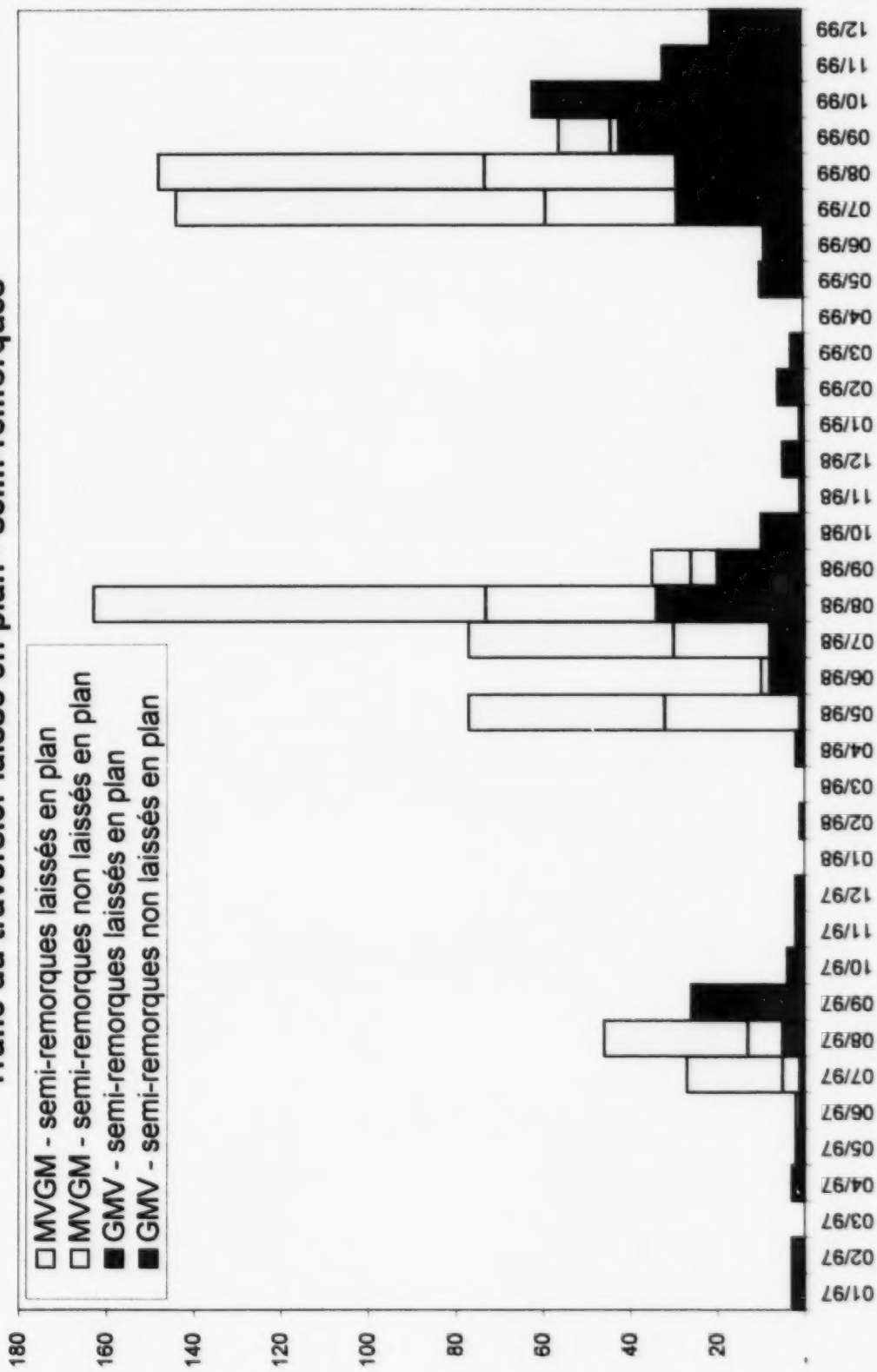
La moyenne d'achalandage pour la période est de 64%.

Graphique 4, annexe B

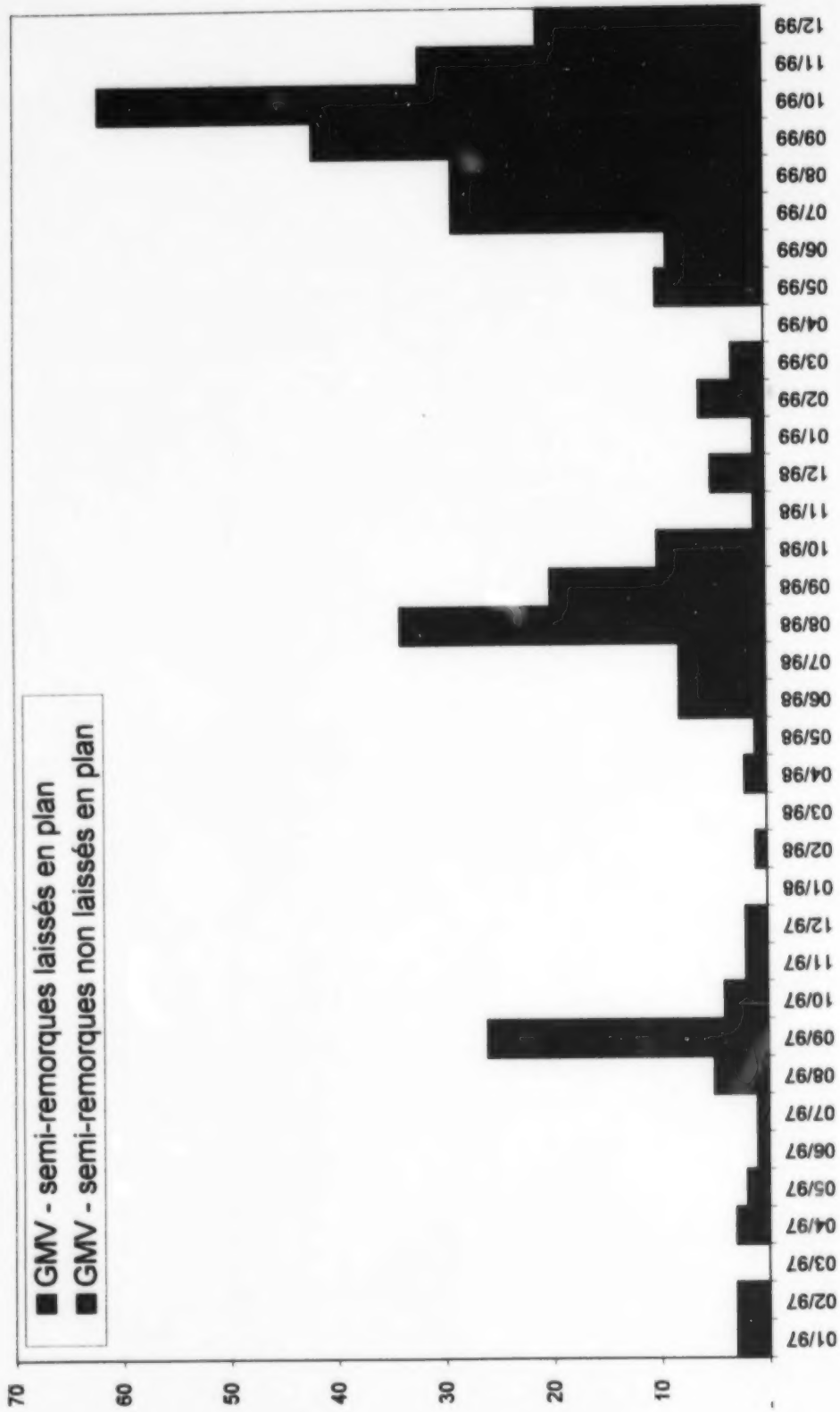


Graphique 5a, annexe B

Trafic du traversier laissé en plan - semi-remorques

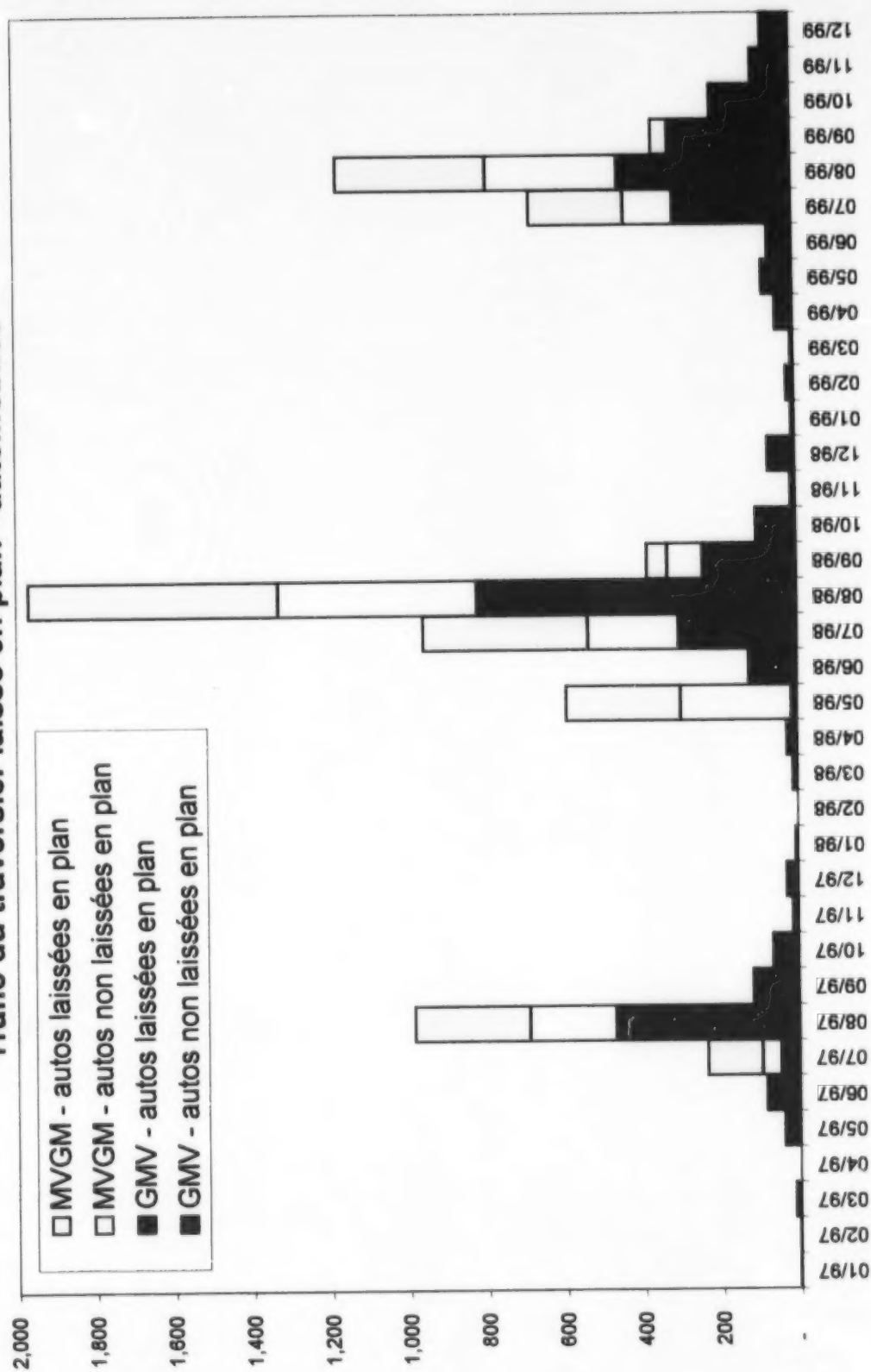


Trafic du traversier laissé en plan (Grand Manan V seulement) - semi-remorques



Graphique 6, annexe B

Trafic du traversier laissé en plan - automobiles



Trafic autos - camionnettes (exprimé en équivalents autos)

